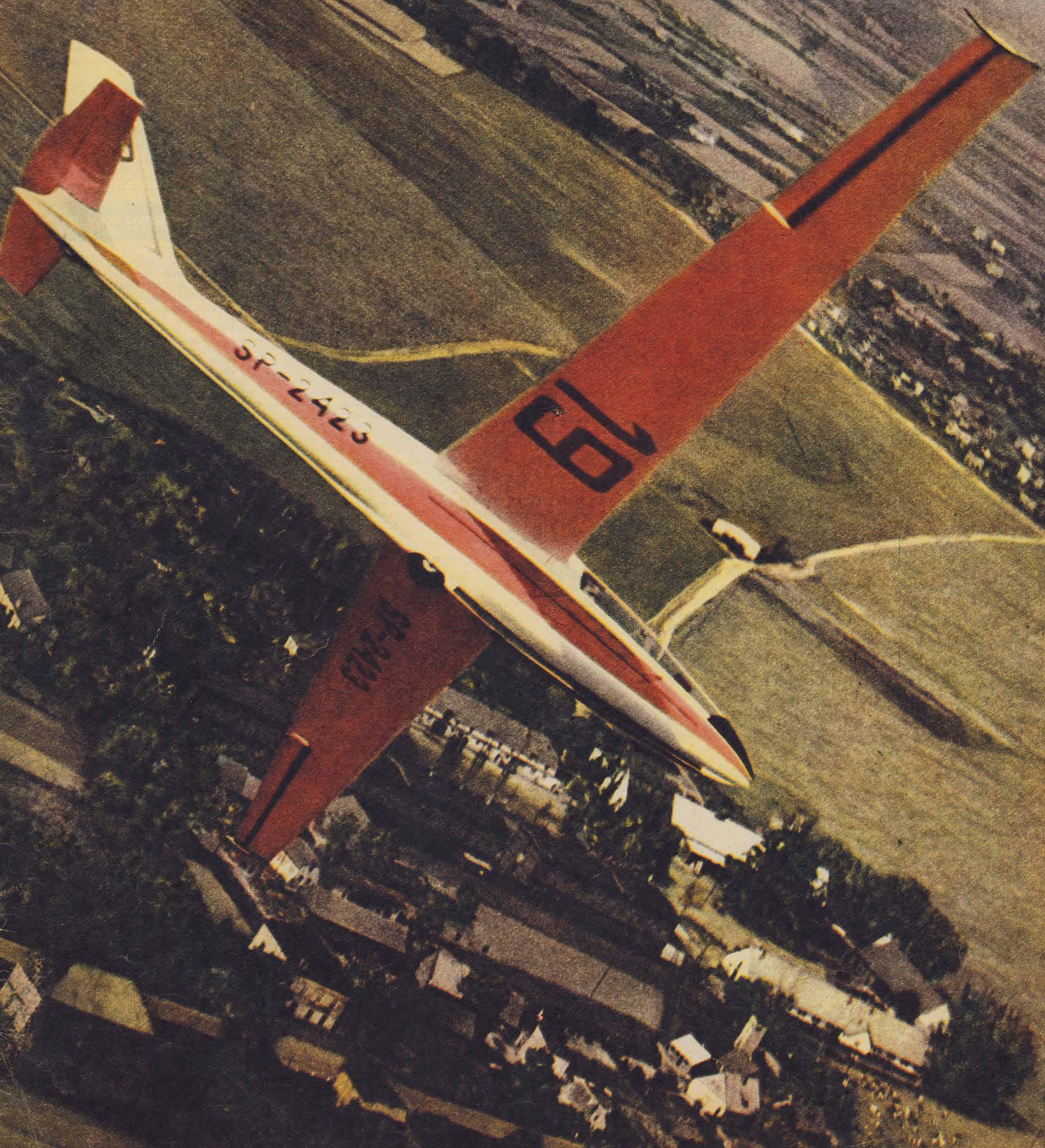
SKRZYDLATA POLSKA

NR 14 (769) ● 3.IV. 1966 ● ROK XXII XXXVI ● CENA 2 ZŁ

FALA ZA DEWIZY — patrz na stronach 4—5



Na zdjęciu: „Foka-4" nad jeleniogórską kotliną. Foto: A. Ziemiński

PIERWSZY An-24 DLA „LOTU"

NA lotnisku Okęcie w Warszawie wylądował 22 marca pierwszy z 10 turbośmigłowych pasażerskich samolotów An-24, które w br. mamy otrzymać z ZSRR. Zakupiony przez nas samolot został wykonany przez radziecki przemysł lotniczy w serii 1965 r., zmodyfikowanej zgodnie z życzeniami Polskich Linii Lotniczych LOT.

An-24 w wersji dla naszego LOTu zabiera na pokład 48 pasażerów. Jego klimatyzowana kabina, posiada wygodne odchylane fotele. Dzięki temu, że samolot jest górnopłatem, pasażer ma doskonały widok z każdego miejsca.

Nowoczesne wyposażenie nawigacyjne — radiowe i radiolokacyjne — zapewnia bezpieczny start, lot i lądowanie, nawet w trudnych warunkach atmosferycznych. Dużą zaletą samolotu jest to, że może on lądować również na lotniskach trawiastych.

A oto kilka danych technicznych samolotu An-24: moc każdego z dwóch turbośmigłowych silników wynosi 2 550 KM, tzw. prędkość handlowa — 380—400 km/h, zasięg lotu — 2 000 km, a praktyczny pułap przy maksymalnym ciężarze samolotu (tj. 21 ton) wynosi ponad 8 000 m.

Jak informuje dyrekcja PLL LOT, tego typu samoloty wykorzystywane będą na krótszych liniach zagranicznych, takich jak np. do Budapesztu, Pragi, Berlina, Belgradu, Sofii oraz na liniach krajowych.

VII PLENUM ZG APRL

POD przewodnictwem prezesa Stefana Antosiewicza odbyło się w Warszawie 21 marca br. VII z kolei plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

W czasie obrad zatwierdzono plan pracy ZG APRL. Przewiduje on m. in. odbycie w tym roku jeszcze pięciu zebrań plenarnych, z tego 1—2 w terenie. Na posiedzeniu przyjęto także sprawozdanie finansowe APRL za 1965 rok oraz zatwierdzono wskaźniki i przydział środków finansowych dla jednostek terenowych na rok 1966. Zarząd Główny podjął również uchwałę o nowych przepisach płacowych personelu etatowego Aeroklubu PRL. Poza tym członkowie ZG wysłuchali informacji w sprawie zmniejszenia stanu etatów i zmian organizacyjnych w APRL, koniecznych do wprowadzenia w 1966 r. oraz zapoznali się z wytycznymi do działalności rzeczowej na rok bieżący.

Następne, VIII plenarne posiedzenie Zarządu Głównego odbędzie się w maju w Jeleniej Górze. (yy)

E. MAKULA PONOWNIE PREZESEM AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO

W Katowicach odbyło się 20 marca br. walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Śląskiego. Wziął w nim m. in. udział szef Działu Sportu Biura ZG APRL — Tadeusz Rejniak. W czasie obrad śląscy lotnicy sportowi podsumowali miniony, dwuletni okres kadencji ustępującego Zarządu AŚl., ustalili kierunki działania na przyszłość i wybrali nowy Zarząd, na którego czele stanął ponownie jako prezes, członek ZG APRL — mgr inż. Edward Makula. (y)

Władze NRF nie wyraziły zgody na przelot polskiego samolotu rolniczego

W związku z zaproszeniem do wzięcia udziału w pokazie samolotów rolniczych w ramach III Międzynarodowego Kongresu Lotnictwa Rolniczego w Arnhem (Holandia) — władze polskie zwróciły się o wyrażenie zgody na przelot polskiego samolotu rolniczego do władz NRD i Holandii oraz do brytyjskiego protokołu w Berlinie zachodnim.

Władze NRD i Holandii wyraziły zgodę na przelot. Szef protokołu brytyjskiego w Berlinie zachodnim zawiadomił natomiast misję wojskową PRL w Berlinie zachodnim, że władze NRF sprzeciwiły się wyrażeniu zgody na przelot polskiego samolotu rolniczego.

Stanowisko rządu NRF w tej sprawie jest nowym przejawem jego postawy wobec Polski. Zasługuje przy tym na uwagę, że sprzeciw władz NRF dotyczył realizacji przedsięwzięcia mieszczącego się w ramach międzynarodowej współpracy gospodarczej.

WALNE ZGROMADZENIE AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

W dniu 3 kwietnia br. o godzinie 10.00 w Klubie Oficerskim w Warszawie, Aleja Niepodległości 141, odbędzie się Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze członków Aeroklubu Warszawskiego.

Obecność członków obowiązkowa.

KONKURS RACJONALIZATORSKI

W celu wzmożenia inicjatywy pracowników, zmierzającej do udoskonalenia i usprawnienia pracy w komunikacji drogowej i lotniczej, Ministerstwo Komunikacji, Zarząd Główny Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców oraz Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji ogłaszają konkurs na najlepsze projekty racjonalizatorskie w 1966 roku w zakładach pracy i instytucjach objętych działalnością Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców.

Autorzy najlepszych projektów indywidualnych i zespołowych otrzymają nagrody pieniężne. Pragnący wziąć udział w konkursie powinni w terminie do dnia 31 października br. zgłosić się pisemnie do komórki wynalazczości swego branżowego centralnego zarządu, zjednoczenia względnie jednostki równorzędnej, a w odpisie do ZG ZZTiD oraz Zarządu Okręgowego ZZTiD.

NOWY POLSKI SPADOCHRON SW-9

NA lotnisku Aeroklubu Warszawskiego (Gocław) odbył się interesujący pokaz nowego spadochronu wyczynowego SW-9. Na pokaz przybyli przedstawiciele wydziału technicznego i spadochronowego Aeroklubu PRL, jak również członkowie Komisji Spadochronowej APRL. Obecni byli także dziennikarze reprezentujący stołeczną prasę, radio i telewizję i dziennikarze zagraniczni.

Podczas konferencji prasowej, która odbyła się w świetlicy klubowej, w imieniu konstruktorów spadochronu SW-9 zabrał głos mgr inż. Wiktor Kwiecień. W sposób przekonywający uzasadnił on rewelacyjne osiągi SW-9. Niespotykane wyniki jakie uzyskano podczas prób z tym typem spadochronu wzbudziły uznanie wśród zebranych. Podziękowanie za ogromny wysiłek przekazał konstruktorom i skoczkom doświadczalnym przedstawiciel Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL inż. Maciej Piątek. Po konferencji wyświetlono 12-minutowy film przedstawiający zastosowanie nowej konstrukcji w szkoleniu skoczków wyczynowych, szczególnie w lądowaniu na cel.

W tym miejscu należy się krótkie wyjaśnienie. Otóż SW-9 jest spadochronem, przy użyciu którego wykonują skok jednocześnie cztery osoby. Myślą przewodnią zbudowania spadochronu SW-9 była chęć przyjścia z pomocą instruktorom w szkoleniu młodych skoczków wyczynowych. Krótko mówiąc, instruktor opadający wraz z trzema skoczkami wyczynowymi prowadzi szkolenie praktyczne już w powietrzu w sterowaniu spadochronem i taktyce lądowania na cel.

O godzinie 13.15 nastąpił skok czterech skoczków. Po chwili opadali już pod czaszą SW-9. Gdy skoczkowie się zniżyli, fotoreporterzy wycelowali w nich obiektywy swych aparatów i kamer filmowych. (patrz zdjęcie)

Wśród czterech skoczków znajdował się instruktor Jerzy Kowalski, aktualny rekordzista w skokach na celność lądowania. Oświadczył on, iż „rewelacyjne osiągi SW-9 szybko podniosą polskie spadochroniarstwo na wyższy poziom, na który nie będziemy długo czekać".

Jak się dowiadujemy, wkrótce po zakończeniu pokazu na Gocławiu nastąpiła decyzja wysłania jednego SW-9 do Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie, z przeznaczeniem dla przygotowującej się tam do mistrzostw świata Spadochronowej Kadry Narodowej. (m)



CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

Z udziałem wiceministra Komunikacji Stanisława Mroczka oraz dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Jerzego Falbera odbyła się w dniu 14 marca kolejna XXIX Konferencja Samorządu Robotniczego Polskich Linii Lotniczych „LOT".

Uczestnicy konferencji omówili między innymi wykonanie Narodowego Planu Gospodarczego w 1965 roku i program działania PLL „LOT" na 1966 rok.

✶

W dniu 15 marca br. dyrektor PLL „LOT" inż. Jan Zwierzyński wręczył odznakę czterokrotnego milionera kapitanowi pilotowi Damianowi Żuchowskiemu.

Kapitan D. Żuchowski pracuje w LOCIE od 1950 roku. Obecnie jest pierwszym pilotem i instruktorem samolotów IŁ-18 i jest szóstym z kolei przedstawicielem personelu latającego, który ma na swym koncie cztery miliony kilometrów pracy w powietrzu.

✶

Czterej piloci LOTu — Józef Bomianowski, Marian Grabowski, Edmund Maruszewski i Jerzy Nieciegiewicz uzyskali uprawnienia pierwszych pilotów — kapitanów — samolotów IŁ-18.

✶

Problemy związane z realizacją uchwał V Plenum KC PZPR, dotyczące polskiego eksportu, były tematem otwartego zebrania partyjnego w PLL „LOT". Referat na ten temat wygłosił sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR — Bogdan Wołowicz.

Obszerna dyskusja wykazała jak ważną pozycję — choć nie zawsze dostatecznie docenianą — zajmują w tej dziedzinie Polskie Linie Lotnicze „LOT".

(KOB)



Pierwszy An-24 na Okęciu Foto: CAF — Dąbrowiecki

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

W WYWIADZIE dla katowickiej „Trybuny Robotniczej" (Magazyn Niedzielny) minister Komunikacji mgr inż. Piotr Lewiński poinformował, że wkrótce Śląsk otrzyma połączenie lotnicze z Warszawą i Wybrzeżem, a z czasem z innymi ważniejszymi ośrodkami kraju. Projekt uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów zakłada budowę lotniska w Mierzęcicach dla potrzeb komunikacji lotniczej Śląska. Uruchomienie komunikacji lotniczej w warunkach prowizorycznych nastąpi już w bieżącym roku, natomiast całość tego zamierzenia zostanie zrealizowana do 1968 r.

*

W LOTNICTWIE Operacyjnym odbyło się spotkanie dowódców Kluczy Służby Socjalistycznej z dowództwem LO i Radą Wojskową. Udział w naradzie wzięli m. in. dowódca LO gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, gen. bryg. pil. Józef Jacewicz i zastępca dowódcy LO do spraw politycznych płk Albin Żyto. Na zakończenie narady generał Fr. Kamiński nagrodził dowódców Kluczy Służby Socjalistycznej białą bronią boczną i wręczył im dyplomy.

*

KADRA Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju spotkała się 5 marca br. z I Sekretarzem Komitetu Warszawskiego PZPR — Stanisławem Kociołkiem. Spotkanie poświęcone było omówieniu węzłowych problemów warszawskiej organizacji partyjnej.

*

Z OKAZJI piątej rocznicy pierwszego lotu człowieka w Kosmos (12 kwietnia br.) Wojskowa Agencja Fotograficzna w Warszawie (Grzybowska 77) wydała ciekawy zestaw fotograficzny pt. „Radzieccy zdobywcy Kosmosu". Ukazuje on na 32 planszach (ok. 120 zdjęć) w historycznym zarysie osiągnięcia ZSRR w podboju przestrzeni kosmicznej. Zestaw cieszy się dużym zainteresowaniem młodzieży szkolnej, zakładów pracy i jednostek wojskowych. Polecamy go także naszym aeroklubom.

*

W KLUBIE Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Indyjskiej w Warszawie odbył się 21 marca br. pokaz filmów towarzystwa lotniczego AIR INDIA. Wzięli w nim m. in. udział członkowie Klubu Publicystów Lotniczych SDP.

*

WYCIECZKOWY „most powietrzny" z Wiednia do Warszawy na przedstawienia operowe i baletowe w Teatrze Wielkim zorganizują w tym roku „Orbis", PLL LOT i austriackie linie lotnicze AUA.

*

NAKŁADEM Wydawnictwa MON ukazała się w popularnej serii „Żółtego Tygrysa" książeczka pt. „Uwaga Messerschmitty", pióra płka pil. Edwarda Chromego, pilota bojowego 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Tomik zawiera wspomnienia frontowe na szlaku od Grigoriewskoje do Berlina (cena 5 zł, nakład 260 000 egz.).

*

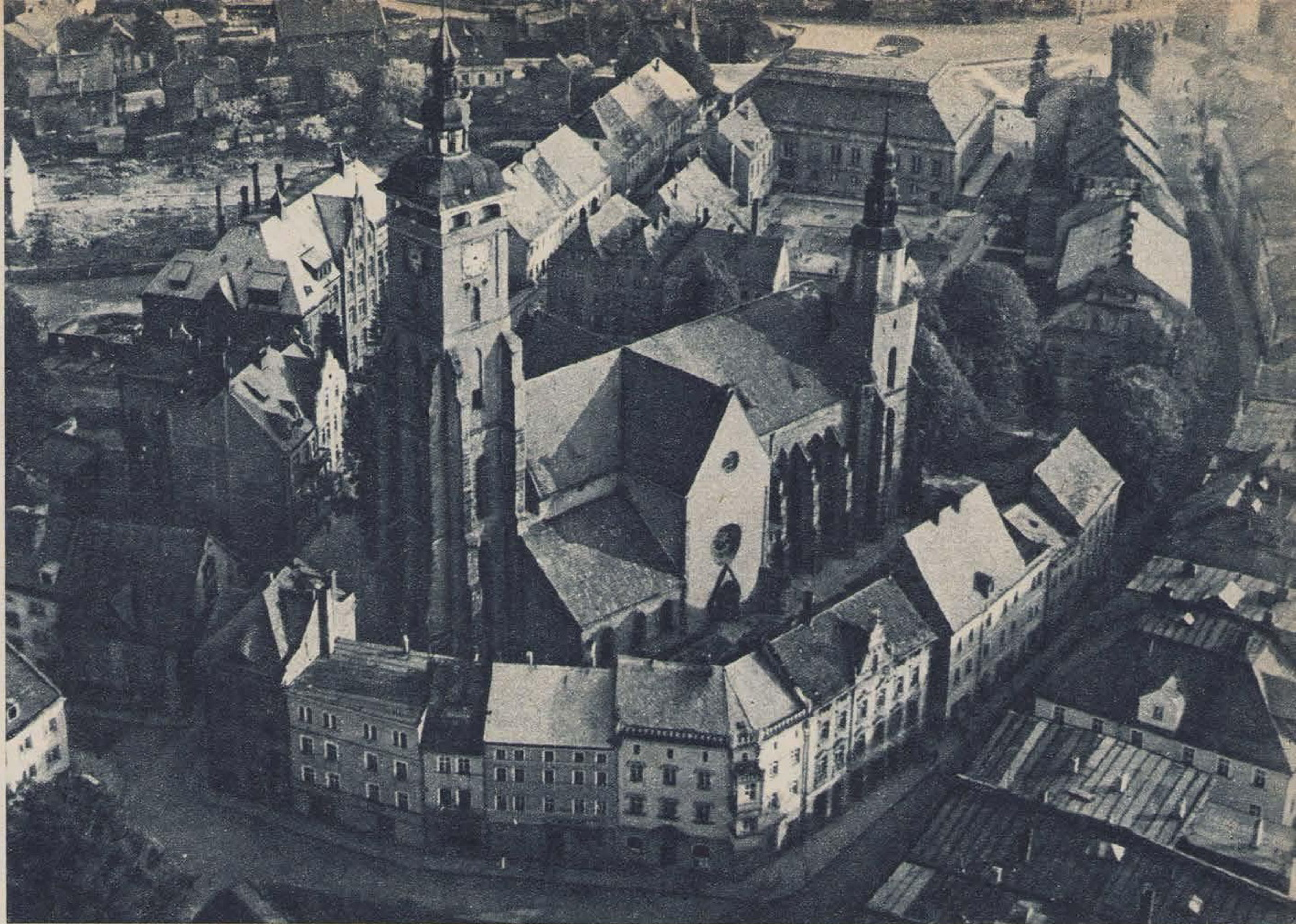
Z OKAZJI obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego zostanie w Dęblinie odsłonięty w sierpniu br. pomnik Lotnika, ufundowany przez powiaty z czterech województw: lubelskiego (Puławy), łódzkiego (Rawa Mazowiecka), kieleckiego (Radom i Kozienice) oraz warszawskiego (Garwolin).

*

25 TYSIĘCY osób weźmie w tym roku udział w wycieczkach lotniczych z Polski za granicę. Korzystać one będą z samolotów PLL LOT.

*

AEROKLUB w Stalowej Woli obchodzi w tym roku 10-lecie swej działalności. Uroczystości jubileuszowe odbędą się w okresie Dni Lotnictwa.



POLSKA Z LOTU PTAKA

ZŁOTORYJA. Miasto powiatowe w woj. wrocławskim. Stary ośrodek kopalnictwa złota (stąd nazwa), znany za Bolesława Chrobrego. Ośrodek przemysłu drzewnego, papierniczego, materiałów budowlanych. W okolicy kopalnictwo miedzi.

Foto: A. Ziemiński

ECHA

Wam już pierwsze echa z lotniczego szlaku przez Tysiąclecie (patrz „Echa" w numerze 6 z br.). Nadeszły one z Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu. Wiceprezes tegoż aeroklubu, Stefan Mrozowicz, przesłał mianowicie do „Skrzydlatej" propozycje akcji dla młodzieży pod nazwą „Poznajemy historię lotnictwa" (w skrócie „PHL"), którą na terenie Kujaw zorganizowały: redakcja „Gazety Kujawskiej", Komenda Hufca ZHP Inowrocław — miasto i Aeroklub Kujawski. Celem jej jest zapoznanie szerokich rzesz młodzieży z problematyką lotniczą i osiągnięciami lotnictwa polskiego, a także poznanie przez nią szlaku bojowego ludowego lotnictwa polskiego i pokazanie jej bohaterów, z których młodzież winna czerpać wzory do naśladowania. Akcją Kryptonim „PHL" pragną organizatorzy uczcić Tysiąclecie Państwa Polskiego.

Bardzo mnie to ucieszyło i z góry muszę przyklasnąć tak pięknej i — o ile się nie mylę — pierwszej tego rodzaju inicjatywie w lotnictwie sportowym. Inicjatywie, która godna jest naśladowania i podchwycenia przez wszystkie nasze aerokluby. Mam nadzieję, że rozkręceniem całej akcji zajmie się Dział Propagandy ZG APRL, który treść propozycji Aeroklubu Kujawskiego otrzymał również do wiadomości. Jeżeli chodzi o „Skrzydlatą", to daje ona na tę akcję — jak zapewnił mnie sam naczelny — swój patronat. I nie tylko. Aby pomóc klubom w jej rozpropagowaniu i przeprowadzeniu, począwszy już od najbliższych numerów drukowany będzie na łamach pisma cykl artykułów z historii lotnictwa polskiego pt. „Spotkania z historią"; zostaną zamieszczone także inne materiały uzupełniające, które z pożytkiem mogą być wykorzystane przez młodzież biorącą udział w akcji: Kryptonim „PHL".

Krótko o samej akcji w Inowrocławiu. Rozpoczęto ją błyskawicznym konkursem podanym w prasie lokalnej („Gazeta Kujawska"). Uczestnicy po wypełnieniu kuponów z odpowiedziami przesyłają je do sztabu PHL. Jest on dokumentem wpisania na listę uczestników akcji. Po otrzymaniu kuponów sztab PHL (mieści się na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego) roześle karty uczestnictwa i deklaracje do podpisania przez rodziców oraz szkołę. Akcja będzie przeprowadzona w sześciu etapach, a każdy etap konkursu zakończy impreza na lotnisku. W akcji może brać udział młodzież w wieku 12—16 lat. A oto w skrócie program i czasokres trwania poszczególnych etapów akcji:

AKCJA: KRYPTONIM „PHL"

I etap (24—26 marca 1966 r.)

Udział w błyskawicznym konkursie podanym w prasie lokalnej z nadesłaniem odpowiedzi na podane pytania. Pytania będą dotyczyły Aeroklubu Kujawskiego, udziału lotników polskich w ostatniej wojnie. Wypełnienie i nadesłanie kuponu jest automatycznym zgłoszeniem do udziału w akcji: Kryptonim „PHL".

II etap (28 marca — 20 kwietnia 1966 r.)

Obejrzenie filmów o tematyce lotniczej wyświetlanych w Aeroklubie Kujawskim (zgłaszamy się na lotnisko — termin będzie podany w prasie). Przeczytanie książek lotniczych (tytuły będą podane w prasie). Znajomość powyższego będzie potrzebna do udziału w zgaduj-zgaduli, która odbędzie się na lotnisku. Termin — w prasie lokalnej.

III etap (21—30 kwietnia 1966 r)

Piszemy kronikę rozwoju Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu W zwykłym zeszycie opisujemy powstanie lotniska, przeprowadzamy wywiady z ludźmi, którzy mogą nam w tej sprawie pomóc. (Zbieramy pamiątki lub wypożyczamy do zwrotu po wykorzystaniu). Spotkanie na lotnisku, zdanie kronik i pamiątek. Termin w prasie lokalnej.

IV etap (6—20 maja 1966 r)

Wykonujemy latawiec według własnego pomysłu. Bierzemy udział w zawodach — przegląd wykonania.

V etap (25 maja — 10 czerwca 1966 r)

Bierzemy udział w najbliższej imprezie Aeroklubu Kujawskiego. Przeprowadzamy wywiady z lotnikami, dowiadujemy się o ich wyczynach.

VI etap (15—20 czerwca 1966 r)

Podsumowanie akcji. Wyłonienie finalistów. Bal Zwycięzców (rozdanie nagród, spotkanie z władzami).

Ponadto uczestnicy akcji Kryptonim „PHL" otrzymują za udział w niej zaświadczenie, które uprawniać będzie do udziału w różnych imprezach Aeroklubu Kujawskiego.

Organizatorzy w Inowrocławiu proponują akcją tą objąć wszystkie aerokluby w Polsce. Przekazuję więc tą drogą informację o tej ciekawej imprezie wszystkim zainteresowanym i czekam na dalsze w tej sprawie echa z kraju.

A organizatorom akcji Kryptonim „PHL" w Inowrocławiu przesyłam najlepsze życzenia i czekam na meldunki z przebiegu akcji.

Ikarus



Tak wyglądało zachmurzenie falowe w czasie pobytu Duńczyków w Jeżowie. Niestety — towarzyszące mu wznoszenia nie były zbyt silne.

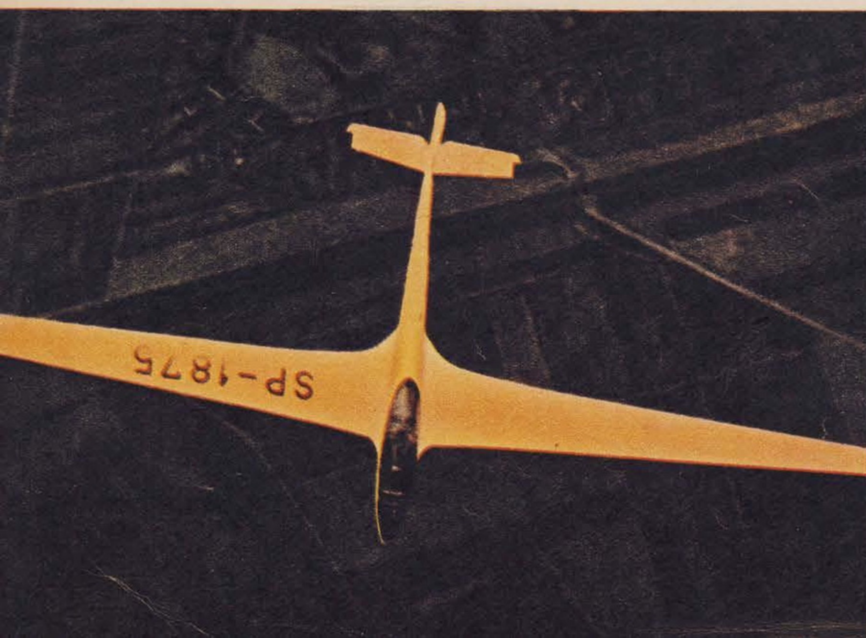
FALA ZA DEWIZY

Tekst i zdjęcia
ANDRZEJ ZIEMIŃSKI



Z lewej: Duńscy szybownicy: Morten Voss i Ejvind Nielsen.

Niżej: Pierwszy samodzielny lot na „Jaskółce" Duńczyka Helmutha Serensena.



FALA za dewizy? Tak! — właśnie w lutym zarobiła pierwsze dolary. Ale — zacznijmy od początku...

Wiceprezes Aeroklubu Jeleniogórskiego — Tadeusz Kaczmarek od lat zabiegał o przekształcenie Jeżowa w ośrodek międzynarodowy. Do Jeżowa — twierdził — chętnie przyjeżdżaliby piloci z wielu krajów europejskich, płacąc dewizami za latanie na fali. Korzyści — oczywiste: pełniejsze wykorzystanie jeżowskiej szkoły, propaganda polskiego szybownictwa za granicą i... dewizy dla kraju.

Projekt, choć nie bez trudności, przeszedł. W lutym przybyli do Jeżowa pierwsi dewizowi piloci — czwórka sympatycznych szybowników duńskich. Choć ich pobyt trwał tylko tydzień, polatali setnie: na „Musze-Standard" i „Jaskółce", „Junaku" na ślepaka, a nawet „liznęli" falę. Słaba wprawdzie, ale pozwoliła jednemu z nich otrzeć się o granicę trzytysięcznego przewyższenia.

Warunki płatności za pobyt i latanie (3 dolary dziennie plus 8 dolarów za godzinę lotu) duńscy piloci uznali za bardzo korzystne. Byli przekonani, że przy odpowiedniej propagandzie do Jeżowa przyjeżdżałoby rocznie kilkuset pilotów ze Skandynawii. Duńczycy interesowali się także możliwościami latania w innych polskich ośrodkach — Lisich Kątach, Lesznie — słowem tam, gdzie dałoby się „zapolować" nie tylko na wysokościowe diamenty.

Sprawa udostępnienia „dewizowym szybownikom" innych polskich ośrodków godna jest rozważenia. Wydaje się jednak, że przede wszystkim trzeba wykorzystać szansę eksportu usług jeżowskich. Jeżów bowiem, oferując latanie nie tylko na fali, mógłby przyjmować zagranicznych pilotów przez cały rok.

Na zakończenie kilka uwag, które nasuwają się w związku z inauguracją dewizowego ośrodka w Jeżowie:

● Piloci przyjeżdżający do Polski nie oczekują cudów w dziedzinie hotelarskiej i kulinarnej. Chętnie godzą się na średni, europejski standard turystyczny. Ten — jak określili — „prymitywny komfort" pozwala im bowiem spędzić w Polsce lotniczy urlop taniej niż na przykład w Szwajcarii.

● Podstawową sprawą, która liczy się wśród dewizowych pilotów, jest możność wykonywania atrakcyjnych **lotów przyjemnościowych.** Nie znaczy to oczywiście, aby dewizowi piloci nie przywiązywali wagi do wyczynu, zdobywania diamentów itp.

● Pojęcie średniego europejskiego standardu turystycznego — mimo dobrych na ogół warunków bytowych w Jeżowie — wyklucza brak bieżącej, także ciepłej wody w pokojach, niezbyt świeże ściany, nadgryzione zębem czasu meble. Jeśli więc Jeżów ma naszemu szybownictwu robić dobrą propagandę za granicą, jeśli ma zarabiać dla kraju dewizy — trzeba ruszyć kiesą! Nie powinna to być operacja zbyt bolesna dla aeroklubowego skarbca, bowiem idzie tylko o kosmetykę Jeżowa, a zatem o niewielkie stosunkowo sumy.



Lot zapoznawczy w rejonie Sniezki. W kabinie „Bociana" — duńscy szybownicy.



Po laszowaniu na „Jaskółce": W kabinie — duński szybownik Harry Thorsted z Kopenhagi w otoczeniu kolegów.

W GLIWICACH PO 10 LATACH



Pamiątkowe zdjęcie uczestników walnego zgromadzenia Aeroklubu Gliwickiego.

JUBILEUSZ X-lecia Aeroklubu Gliwickiego zbiegł się z walnym zgromadzeniem sprawozdawczo-wyborczym klubu. W niedzielne lutowe przedpołudnie, w gmachu Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Gliwicach, w rozsłonecznionej i strojnej w emblematy lotnicze sali konferencyjnej zjawiła się brać skrzydlata, by podsumować własne osiągnięcia i zaplanować dalsze w oparciu o dotychczasową doborową kadrę instruktorską i lepszy sprzęt lotniczy.

W okresie swej 10-letniej działalności Aeroklub Gliwicki zdołał wyszkolić 562 skoczków spadochronowych, z czego dalszych 355 skierował do wojska; w klasie III wyszkolił 164 skoczków, w II — 33, a w I — dziesięciu. Podobne wyniki widać w sekcji szybowcowej, której piloci wylatali w tym okresie 10 229 godzin, przelecieli 50 000 km, zdobyli 58 srebrnych odznak szybowcowych, 4 złote i 6 diamentów. W sekcji tej wyszkolono 255 pilotów do klasy III, 45 do klasy II, a 5 do pierwszej. Sekcja samolotowa wylatała na samolotach ponad 10 000 godzin, dzięki czemu instruktorzy inż. Januszewski. Stogniew, Wiśniewski i Bąk wyszkolili 105 pilotów klasy III, 24 w drugiej, a 16 w pierwszej.

Źródłem zainteresowania młodzieży Śląska lotnictwem sportowym jest młodziutka, bo 4-letnia modelarnia w centrum Gliwic pod troskliwą opieką jej entuzjastów — małżonków Paździorków. Wbrew przyjętym zwyczajom, że instruktorem modelarni zwykle jest przedstawiciel płci brzydkiej — Aeroklub Gliwicki z zaufaniem oddał w drobne ręce młodej nauczycielki Paździorkowej pracownię, z której stworzyła ona wzorowy ośrodek modelarski, wybijający się na trzecie miejsce wśród aeroklubów regionalnych. Modelarze AG dzięki osiąganym sukcesom przystępują do zorganizowania międzynarodowych zawodów. A mają do tego wszelkie dane, bowiem aeroklub posiada 32 modelarnie lotnicze, z których wychodzi corocznie blisko pół tysiąca modelarzy, co w przeliczeniu wynosi w ubiegłym 10-leciu — 4 775 oraz 82 instruktorów. Do tego jeszcze dochodzi 2 069 uzyskanych stopni wyszkolenia III klasy, 687 II klasy i 290 I klasy oraz 24 brązowych odznak, 23 srebrnych i 4 złote. Gliwicka sekcja modelarska organizowała corocznie przeciętnie sześć klubowych imprez modelarskich, w tym imprezy o charakterze międzyklubowym, z których do najbardziej udanych zaliczyć trzeba mistrzostwa Aeroklubu Gliwickiego, zawody o puchar miasta Gliwic i „Statuę Górnika" oraz zawody o charakterze międzynarodowym AG — Bonese (NRD). Przy tym od szeregu lat w Gliwicach cieszą się popularnością tradycyjne zawody latawcowe. Poza tym ruchliwa Sekcja Modelarska zorganizowała szereg imprez i pokazów, wystaw modelarskich i lotniczych teleturniejów z dziedziny lotnictwa i kosmonautyki oraz corocznych plebiscytów na dziesięciu najlepszych modelarzy lotniczych.

Do osiągnięć sportowych w minionym 10-leciu, które rozsławiły Aeroklub Gliwicki, należy zdobycie przez Annę Franke tytułu wicemistrza świata w spadochroniarstwie. Natomiast w skali krajowej instruktor Rawicz z pasażerem Sienkiewiczem zdobył w latach 1958—60 trzykrotnie tytuł samolotowego mistrza Polski. W następnym roku 1961 pilot-doktor Mikołajczyk zajął z pasażerem I miejsce w Locie Południowo-Zachodniej Polski. W tym samym roku pilot Porwoł zdobył wicemistrzostwo Polski; w rok później pilot Rybak z pasażerem Lisem zajął I miejsce w Zlocie do Morza, a w r. 1963 drużyna polska z AG zdobyła brązowy medal na zawodach akrobacji w Magdeburgu (NRD). W 1964 pilot dr Mikołajczyk uzyskał tytuł wicemistrza Polski w akrobacji samolotowej.

Piloci szybowcowi AG, tacy jak inż. Kirakowski czy Dąbski należą do kadry narodowej: pierwszy z nich zdobył rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym, zaś drugi zapisał się w historii AG przelotem docelowym 500 km z Gliwic do Suwałk.

Aeroklub Gliwicki wykazuje się dobrymi wynikami pracy, z uznaniem podkreślonym przez szefa Propagandy APRL Br. Arabskiego zwłaszcza na odcinku pozyskania młodzieży dla lotnictwa przez pogłębianie więzi ze szkołami i zakładami pracy. Nic zatem dziwnego, że kiedy ustępujący prezes AG mgr Fahrenholz wręczył dyplomy uznania wyróżniającym się lotnikom i działaczom, a wśród nich księgowemu Cichoniowi, od powstania aeroklubu ślęczącemu nad bateriami liczb, magazynierowi Makowskiemu, mechanikowi Sypko pracującemu w warsztatach oraz szefowi technicznemu Kiełowi — sala grzmiała od burzliwych oklasków wdzięcznych delegatów-lotników.

Przed nowo wybranym zarządem AG z prezesem dyr. Rakiem na czele delegaci postawili ambitne zadania. Palącą potrzebą dla sekcji samolotowej jest uzyskanie samolotu typu „Gawron". Postanowiono też poczynić starania w APRL, by w przyszłości tradycyjny Rajd Dziennikarzy i Pilotów zasięgiem swej trasy obejmował również Gliwice, dysponujące obszernym, wygodnym lotniskiem i nie gorszym zakwaterowaniem. Natomiast sekcja szybowcowa upomina się energicznie o przydział wysokowyczynowej „Foki".

Rzeczowy, kilkugodzinny przebieg walnego zgromadzenia, zwłaszcza dyskusja prowadzona na wysokim poziomie, tycząca poprawy i jakości sprzętu oraz wybór nowego zarządu w atmosferze wzajemnego zrozumienia i troski o unikanie w przyszłości błędów, był prawdziwym pokazem jak należy organizować podobne zebrania z poszanowaniem czasu delegatów, którzy też resztę wieczoru mogli poświęcić wspólnej pogawędce przy lampce wina w przytulnej świetlicy Klubu „Ruchu", zadomowionej w budynku lotniska AG. Cóż, kiedy szczupła sala nie mogła wszystkich pomieścić. W prawdziwie lotniczej, rodzinnej atmosferze, wśród toastów, przemówień i dowcipnych anegdot lotniczych upłynęło spotkanie gliwickich lotników sportowych.

Wyjeżdżałam z gliwickiego jubileuszu X-lecia aeroklubu pod wrażeniem tamtejszej jakże serdecznej atmosfery, jaką wytworzył doskonale zgrany klub ludzi zżytych z sobą nie tylko efektywnymi wynikami lotniczymi oraz społecznymi, ale przede wszystkim przeżyciami lotniczymi, wiążącymi przyjaciół nieraz na całe życie. Sądzę, że nowo wybrany zarząd AG daje gwarancję dobrego startu w drugie 10-lecie. Oby zatem lotnisko w Gliwicach zaroiło się od entuzjastów lotnictwa, mających w osobie przybyłego z CWL Krosno szefa wyszkolenia na stanowisko kierownika aeroklubu Ryszarda Wolka serdecznego opiekuna.

MARIA WARDASÓWNA



KONIEC I POCZĄTEK ZAWODÓW CAŁOROCZNYCH



Zwycięzca VIII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", Tadeusz Antoniak z Krosna.

ÓSME z kolei Zawody Całoroczne mamy już za sobą. Po pierwszych informacjach na ten temat zamieszczamy pełną listę ich uczestników.

Zawody ubiegłoroczne cieszyły się liczniejszym udziałem sportowców spadochronowych w porównaniu do zawodów przeprowadzonych w roku 1964. Otóż na starcie VIII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" stanęło 67 skoczków, a więc o 17 skoczków więcej niż w roku 1964. Ogółem rozegrano 190 konkurencji. Pięciu konkurencji nie przeprowadzono zgodnie z obowiązującym regulaminem, dlatego też Komisja Sędziowska Zawodów Całorocznych sklasyfikowała jedynie 185 konkurencji. Ponadto sześciokrotnie poprawiono aktualne wyniki, uzyskując za drugim razem rezultaty lepsze od poprzednich. W sumie w czasie trwania ubiegłorocznych zawodów wykonano 390 skoków z samolotu.

Spośród 185 przeprowadzonych konkurencji największą frekwencją cieszyła się pierwsza konkurencja (skok z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania), w której uczestniczyło 56 zawodników. Drugą konkurencję (skok z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania) rozegrało 48 skoczków, ósmą konkurencję (akrobacja spadochronowa) 43 sportowców, a piątą konkurencję (skok z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania) 30 zawodników. W pozostałych czterech konkurencjach brało udział po kilku skoczków.

Zwycięzcą VIII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" został skoczek Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie Tadeusz Antoniak, który po objęciu prowadzenia w sierpniu ubiegłego roku utrzymał je do końca zawodów. Zwycięstwo zapewniły mu trzy wysoko punktowane konkurencje, dzięki którym wyprzedził pozostałych uczestników Zawodów Całorocznych. Drugie miejsce zajął skoczek Aeroklubu Gdańskiego Andrzej Kiryluk, a trzecie Henryk Serda z Krakowa.

Klasyfikacja drużynowa, aczkolwiek takiej nie prowadzimy, dla trzech najlepszych skoczków reprezentujących jeden aeroklub wyglądałaby następująco:

1. Kraków	13 117
2. Jelenia Góra	12 254
3. Lublin	11 833
4. Gdańsk	11 817
5. Krosno	11 668
6. Kielce	11 593
7. Toruń	10 788
8. Łódź	10 528

Najliczniej w naszych zawodach wzięli udział skoczkowie krakowscy, którzy stanęli na starcie w liczbie szesnastu. Po raz pierwszy notujemy w Zawodach Całorocznych tak dużą frekwencję skoczków z jednego aeroklubu regionalnego.

Ubiegłoroczne Zawody Całoroczne pozwoliły na zakwalifikowanie się do mistrzostw Polski 46 skoczków. Uzyskane wyniki sportowe w Zawodach Całorocznych potwierdzili oni (z małymi wyjątkami) na mistrzostwach Polski we Wrocławiu.

WYNIKI VIII CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	ogółem punktów	rozegrano konkurencji
1	Tadeusz ANTONIAK	Krosno	4 696	3
2	Andrzej KIRYLUK	Gdańsk	4 591	4
3	Henryk SERDA	Kraków	4 521	4
4	Tadeusz WIECZOREK	Krosno	4 408	4
5	Ryszard ADACH	Lublin	4 400	4
6	Zenon BRONGIEL	Kraków	4 320	3
7	Marian ZAPART	Kielce	4 308	3
8	Sylwester JAKUBOWSKI	Inowrocław	4 302	4
9	Roman ŁODZIŃSKI	Kraków	4 296	3
10	Eugeniusz HILCZER	Jelenia Góra	4 257	3
11	Marian MAKOWSKI	Radom	4 224	3
12	Wiesław PAWEŁKIEWICZ	Kielce	4 188	4
13	Ryszard ŁUKANOWSKI	Lublin	4 148	3
14	Henryk SULIK	Jelenia Góra	4 112	3
15	Wiesław GUGNIEWICZ	Kraków	4 100	3
16	Janusz MYŚLIWIEC	Kraków	4 060	3
17	Marian SYLWAŃCZYK	Gdańsk	4 025	3
18	Franciszek SZUBERLA	Kraków	4 020	4
19	Wojciech SOLEŻYŃSKI	Wrocław	3 978	3
20	Jan WRODARCZYK	Katowice	3 916	3
21	Stanisław MACIEJEWSKI	Jelenia Góra	3 885	3
22	Ryszard GIEC	Kraków	3 885	3
23	Janusz WADLEWSKI	Łódź	3 884	3
24	Augustyn KONIOR	Kraków	3 845	3
25	Janusz MOLIK	Kraków	3 790	3
26	Stanisław ORZECH	Kraków	3 769	3
27	Stanisław STANISŁAWIAK	Kraków	3 742	3
28	Jerzy GŁÓWCZYŃSKI	Toruń	3 657	3
29	Zbigniew DZIUS	Toruń	3 614	3
30	Józef ADAMCZYK	Kraków	3 560	3
31	Edmund JAWORSKI	Toruń	3 517	3
32	Jerzy PÓŹNY	Katowice	3 444	3
33—34	Mariusz MUSZKIET	Łódź	3 360	3
33—34	Jerzy NADOLSKI	Inowrocław	3 360	3
35	Roman STASIECZEK	Lublin	3 285	3
36	Grzegorz MILIŃSKI	Łódź	3 284	3
37	Adam BUJNOWSKI	Kraków	3 260	3
38	Tadeusz WESOŁOWSKI	Kraków	3 250	3
39	Włodzimierz KUBIAK	Toruń	3 209	3
40	Stefan GRABSKI	Gdańsk	3 206	3
41	Czesław ZAWADZKI	Lublin	3 200	3
42	Roman WOJAK	Toruń	3 178	3
43	Marek CHARNICKI	Kielce	3 097	3
44	Regina KOSZYKOWSKA	Gdańsk	3 073	3
45	Paweł BUGAJSKI	Kielce	3 069	3
46	Zbigniew WEBER	Wrocław	2 984	2
47	Ryszard KUŚ	Wrocław	2 909	2
48	Anna MALINOWSKA	Kraków	2 819	2
49	Marcin JAXA-ROŻEN	Wrocław	2 693	2
50	Jan SZYMIK	Katowice	2 659	3
51	Jerzy DĄBROWSKI	Łódź	2 590	3
52	Józef STELMASZYK	Krosno	2 564	2
53	Ryszard PAWEŁKIEWICZ	Kielce	2 542	2
54	Krystyna KOTLAREK	Łódź	2 433	3
55	Ryszard GRASZEK	Kraków	2 425	2
56	Andrzej SZARAWARSKI	Katowice	2 365	3
57	Maria LESZKO	Gdańsk	2 291	2
58	Janusz ŁYKOWSKI	Wrocław	2 139	2
59	Bożena MUSZKIET	Łódź	1 748	3
60	Andrzej KOWALSKI	Bydgoszcz	1 605	2
61	Benedykt KEMPSKI	Inowrocław	1 555	1
62	Ryszard LAMPARSKI	Inowrocław	1 420	1
63	Adam KOLAK	Wrocław	1 310	1
64	Janina ZWIERZCHOWSKA	Wrocław	1 256	1
65—67	Edward LIGOCKI	Wrocław	1 000	1
65—67	Aleksandra DZIEWIECKA	Kielce	1 000	1
65—67	Jan STRYJAK	Jelenia Góra	1 000	1

Tyle zawody ubiegłoroczne.

Jednocześnie z dniem dzisiejszym ogłaszamy rozpoczęcie IX z kolei Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". W tym roku zawody te zamknięte będą 14 sierpnia br. W tym samym dniu zakończone zostaną eliminacje do Spadochronowych Mistrzostw Polski. Dnia 15 sierpnia 1966 r. rozpoczną się X Zawody Całoroczne. O zawodach tych napiszemy oddzielnie.

Regulamin tegorocznych zawodów całorocznych nie uległ zmianom z wyjątkiem trzech poprawek: terminu zakończenia zawodów, premii za rekord krajowy (podwyższono premię za rekord krajowy ze 100 pkt na 500 pkt i za rekord międzynarodowy z 200 pkt na 1 000 pkt). Jednocześnie anulowano premie za rekordy grupowe.

Aby uzyskać prawo startu w mistrzostwach Polski, trzeba rozegrać trzy konkurencje (jedną obowiązkową (VIII) i dwie dowolne) spośród ośmiu przewidzianych regulaminem.

Mamy nadzieję, że kolejne Zawody Całoroczne przyczynią się do dalszego wzrostu aktywności wyczynowej skoczków w aeroklubach regionalnych.

Życzymy celnych lądowań i czekamy na zgłoszenia wyczynów. (m)



W Zawodach Całorocznych uczestniczyli nie tylko skoczkowie sportowi, ale również spadochroniarze wojskowi.
Foto T. Malinowski (2)



Adam Flis, szef wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego, jeden z trenerów naszej kadry samolotowej. Foto: B. Koszewski

ZA CZTERY MIESIĄCE MOSKWA

Rozmawiamy z trenerem ADAMEM FLISEM

Na ostatnim posiedzeniu Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL zaproponowała powierzenie funkcji trenerów kadry samolotowej szefowi wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego Adamowi Flisowi oraz szefowi wyszkolenia CWL Wacławowi Kozielskiemu. Do głównej imprezy samolotowej tego roku — moskiewskich mistrzostw świata w akrobacji — pozostały tylko cztery miesiące czasu, zwróciliśmy się więc z prośbą do jednego z naszych trenerów p. Adama Flisa, by zapoznał nas z aktualną sytuacją w tej dziedzinie sportu samolotowego.

— Może wrócimy jeszcze do Łodzi, która była ostatnim wielkim wydarzeniem w naszej akrobacji samolotowej...

— Zawody w Łodzi były bardzo potrzebne i pożyteczne. Dzięki nim wzrosło znacznie zainteresowanie społeczeństwa akrobacją samolotową, podniosła się ranga tej dyscypliny lotniczego sportu. Zobaczyliśmy akrobację w wykonaniu czołówki światowej, mogliśmy porównać to z czołówką naszych pilotów. I trzeba od razu powiedzieć, że pokazali się oni z dobrej strony. Zdaliśmy też egzamin organizacyjny. Gdybyśmy tylko dysponowali sprzętem dającym szanse walki o czołowe lokaty, możemy się śmiało podjąć organizacji mistrzostw świata. Organizacja zawodów w Łodzi mogła się podobać najbardziej nawet wybrednym gościom z zagranicy.

— Powiedział Pan, że piloci nasi pokazali się w Łodzi z dobrej strony. Radzibyśmy poznać oceny poszczególnych akrobatów.

— Trzecie miejsce **Stanisława Kasperka** osiągnięte w tak silnej konkurencji, mówi samo za siebie. To wartościowe osiągnięcie tego zawsze utalentowanego, ambitnego zawodnika. Na jego plus trzeba dodać mocną wolę i nieustępliwość w walce, a także działalność w zakresie szkolenia akrobatów. Drugi z naszych reprezentantów **Edmund Mikołajczyk** niegdyś oceniany był jako „nierówny". W Łodzi udowodnił on, że podobna opinia jest całkowicie **nie**aktualna. To dojrzały, odpowiedzialny zawodnik, który potrafił wywalczyć miejsce w finale i pokonać tak znanego pilota CSRS jak Souc. Od czołówki dzieliło go niewiele punktów. Po systematycznym treningu może Mikołajczyk liczyć na dalsze sukcesy. Słabiej niż na treningu wypada na zawodach **Stefan Studencki.** Zaryzykowałbym twierdzenie, że w szybkich figurach jest on najlepszy, ale nie potrafi tego udowodnić przed sędziami. A szkoda.

Duże umiejętności wykazał Ryszard Kasperek. Ma on dobrą szkołę u boku brata i wykazuje stałe postępy. Do czołówki dochodzi Nowakowski, młody i ambitny zawodnik. Trudno określić przyczyny, które zahamowały w rozwoju pilotażowym Stanisława Ackermana, który przed kilku laty był jednym z najlepszych. Chciałbym zwrócić uwagę na Helmuta Stasia z Opola. To właściwie samouk w akrobacji, a proszę popatrzyć jakie robi duże kroki do przodu w karierze zawodniczej. Na niego jestem skłonny stawiać w przyszłości. Podobnie, gdyby więcej mógł trenować pod dobrym kierownictwem, dobre nadzieje rokuje Antoni Kozłowski. Po dobrych lotach na treningu, gdy dochodzi do ostrej walki na zawodach, Michał Wiland nie potrafi wykazać swojej niewątpliwej klasy, szczególnie gdy spotkają go jakieś niepowodzenia. Dobre zadatki mają Stanisław Marliński, Stanisław Maksymowicz i Julian Ziobro. Są to kandydaci do kadry, ale mają jeszcze sporo braków. Wiele z pewnością skorzystaliby, gdyby mogli znaleźć się w Krośnie w okresie treningu kadry.

— Rozumiemy z tych opinii, że możemy mieć dużo pociechy z naszych akrobatów. Problem, jak wiemy, leży w odpowiednim sprzęcie. Aby zobrazować ten problem naszym Czytelnikom, ciekawi jesteśmy Pana zdania w takiej sprawie: ten sam pilot o równorzędnym treningu na wszystkich typach, jeśli na „Jaku 18P" lub „Zlinie Akrobacie S" uzyska w konkurencji na przykład 1 000 punktów, to ile może — tak szacunkowo — uzyskać na naszym „Super Kasprze", w tej samej konkurencji?

— Temat ten można oczywiście rozpatrywać czysto teoretycznie. Wydaje mi się, że zależy tu od rodzaju figur wchodzących w skład konkurencji. Gdyby zawierała ona ewolucje w pionie, to wówczas liczba punktów zdobyta na „Kasprze" wynosiłaby gdzieś w granicach 600—700 punktów. W poziomych figurach byłoby nieco lepiej, gdzieś około 800. Trudności tu wynikają głównie z małych powierzchni sterów i konieczności pilotowania w tych pozycjach samolotu, w których na doskonalszych maszynach pilot nie musi manewrować sterami. Takim klasycznym przykładem jest tu pozycja żyletkowa w beczce. O sprzęcie myślą nasi technicy. Tu przy okazji chciałbym zainteresować ich reklamą specjalnych śmigieł produkowanych w CSRS.

— Jak przedstawia się plan przygotowań polskich pilotów do mistrzostw świata w Moskwie?

— W drugiej połowie kwietnia i maja odbędą się dwa obozy w Krośnie i Świdniku. W czerwcu czekają akrobatów mistrzostwa Polski w Rzeszowie. Na trening zorganizowany poświęcimy wreszcie cały lipiec. Obok treningu planujemy gdzieś po mistrzostwach tygodniowy relaks na mazurskich jeziorach, poświęcony także na dyskusje regulaminowe, opracowanie wiązanek dowolnych itd.

Z braku laku... w aeroklubach trenuje się też akrobację na samolotach „Jak 18". Foto. J. Pomianowski

— Czy zdaniem Pana jest to plan minimum, optimum czy może maksymalny?

— Uważam, że jest to plan minimalny. Przygotowania powinny już trwać, akrobaci mieć obóz kondycyjny w górach i obecnie trenować. Dalej: Na wyrywkowych obozach nie będzie można śledzić formy pilotów. Czuwać, by nie przemęczyli się czy przetrenowali. To będzie dla kierownictwa ekipy niestety niewiadoma.

— Czy regulamin mistrzostw zawiera innowacje?

— Raczej nie. W półfinale piloci wykonają wiązanki nakazane nieznaną i znaną oraz dowolną, w finale — obowiązkową nieznaną i dowolną. Układy dowolne należy zgłaszać sędziom wcześniej.

— O właśnie! Wspomniał Pan o sędziach. Zawsze z nimi na zawodach w akrobacji są problemy. Czy do Moskwy pojedzie polski sędzia?

— Niestety nie. Gospodarze nie zaprosili naszego sędziego. Faktu tego nie muszę chyba komentować. No cóż, wiąże się to z naszą absencją na zawodach międzynarodowych. To wielka szkoda. W akrobacji, podobnie jak w łyżwiarstwie figurowym, liczą się nazwiska. Brak naszych pilotów na zawodach o Lockheed Trophy czy memoriał Biancotta, nieobecność na mistrzostwach w Bilbao — obniża w jakimś sensie i nasze szanse w Moskwie. Taka jest rzeczywistość. Brak zaproszenia dla polskiego sędziego dowodzi wyraźnie, że na arenie międzynarodowej nie liczymy się.

— A może na zakończenie optymistyczny akcent?

— Oto on. Aeroklub Gliwicki organizuje jesienią bieżącego roku zawody w akrobacji dla naszych młodych pilotów. To bardzo cenna inicjatywa, wynikająca z działalności na tym terenie Edmunda Mikołajczyka. To że on, podobnie jak i Stanisław Kasperek, obok własnych osiągnięć zawodniczych stara się o rozwój polskiej akrobacji samolotowej, jest na pewno zjawiskiem bardzo pozytywnym.

Rozmawiał: (pom)

Ekipa czechosłowacka nie osiągnęła w Łodzi szczytowych osiągnięć, ale mogła się podobać jako zespół zgrany, dobrze kierowany przez znanego mistrza Nowaka i dysponujący świetnym sprzętem. Foto: St. Jaśko





Śmigłowiec Mi-2 w wersji rolniczej przystosowanej do opylania.



Śmigłowiec rolniczy Mi-2 podczas opryskiwania zasiewów cieczami.



Śmigłowiec turbinowy Mi-2, na którym T. Rusijan ustanowiła rekord międzynarodowy.



Mi-2 na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu w 1965 r.



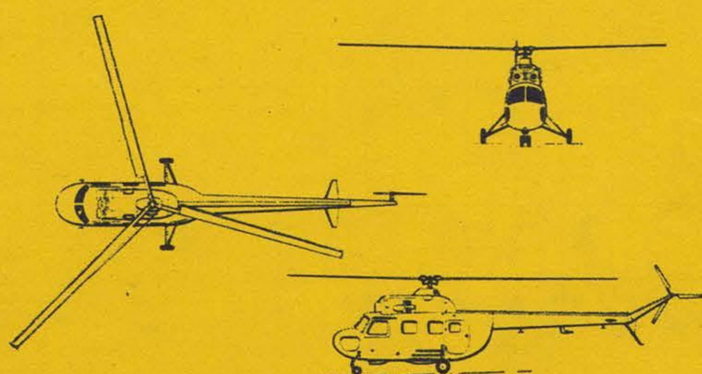
Śmigłowiec turbinowy Mi-2 w wersji pasażerskiej dalekiego zasięgu (z dodatkowym zbiornikiem paliwa). Zdjęcia radzieckie APN (5)

ŚMIGŁOWIEC TURBINOWY MI-2

W drugiej połowie listopada 1965 r na międzynarodowej wystawie zorganizowanej pod hasłem — „Chemia w przemyśle, budownictwie i gospodarce rolnej" — Związek Radziecki zaprezentował: nowy śmigłowiec rolniczy Ka-26 inż. N. J. Kamowa, wersję rolniczą śmigłowca Mi-2 konstrukcji dra inż. M. L. Mila, zmodyfikowany samolot AN-2M (również w wersji rolniczej), lotnicze urządzenia transportowe i załadowcze oraz naziemne urządzenia i zestawy chemicznej aparatury rolniczej. Pokazano tam ponadto szeroki wachlarz środków chemicznych, szereg nowych materiałów konstrukcyjnych stosowanych w budownictwie lotniczym, okrętowym, elektrotechnice, radiotechnice i innych dziedzinach przemysłowych.

Szczególne jednak zainteresowanie szerokiego kręgu fachowych kół lotniczych za granicą wzbudziły śmigłowce rolnicze Ka-26 i Mi-2, zapowiedź nowego specjalistycznego kierunku w rozwoju techniki lotniczej Kraju Rad. Konstrukcje te są pierwszymi nowościami z grupy zapowiadanych nowoczesnych środków technicznych, które wraz z rozwojem chemii gospodarczej (sztuczne nawozy, środki toksyczne przeciwko szkodnikom) zaczął przekazywać przemysł radziecki narodowej gospodarce rolnej. W walce o zwiększenie plonów bierze udział — obok wielkiej chemii — także przemysł lotniczy, maszynowy i samochodowy, opracowując szereg specjalnych urządzeń i konstrukcji przystosowanych wyłącznie do chemicznej obróbki obszarów rolniczych, w tym upraw tradycyjnych (zbóż, ziemniaków i buraka cukrowego), rozwijającego się na dużą skalę sadownictwa (owoce, warzywa) i wzbogacania hodowli ryb i trzody (nawożenie stawów, jezior i łąk).

Jak wykazały wieloletnie doświadczenia, najekonomiczniejszym, najaktywniejszym i technicznie najlepszym czynnikiem w realizacji tych zamierzeń okazało się lotnictwo gospodarcze, eksploatujące od kilku lat samoloty Jak-12M, Jak 12A i AN-2 oraz śmigłowce Ka-15M, Ka-18 i Mi-1NH. Wzrastające jednak potrzeby skłoniły konstruktorów lotniczych do podjęcia prac nad nowymi typami maszyn, z których jako pierwsze wchodzą do produkcji seryjnej: zmodyfikowany samolot AN-2M, śmigłowce Ka-26 i Mi-2. Najwięcej informacji i omówień poświęcono dotychczas w prasie radzieckiej rozwojowi śmigłowca Mi-2. Przypatrzmy się więc bliżej tej ciekawej konstrukcji, która wzbudza szczególną sympatię ze względu na jej związek z polskim przemysłem, który podejmując licencyjną produkcję Mi-2 rozpoczyna nowy etap w rozwoju techniki lotniczej — etap silnika turbośmigłowego i śmigłowców turbinowych.



Śmigłowiec Mi-2

Mi-2 opracowany został w 1961 r. przez zespół konstruktorów pod kierunkiem dra inż. Michaiła Mila i stanowi modernizację popularnego, szeroko znanego w świecie śmigłowca Mi-1 i jego pochodnych wersji: Mi-1U, Mi-1T i Mi-1NH oraz produkowanych w Polskich Zakładach Lotniczych polskich odmian SM-1S, SM-1W i SM-1Z. Pierwsze prototypy noszące oznaczenie W-2 po oblocie i przeprowadzeniu programowych badań lotnych i funkcjonalno - eksploatacyjnych zademonstrowano oficjalnie (drugi prototyp) w dniu 25 września 1962 r przedstawicielom rządu radzieckiego. W toku badań jeden z prototypowych egzemplarzy W-2 przeszedł wszechstronny surowy egzamin prób eksploatacyjnych w różnych strefach klimatycznych Związku Radzieckiego, wykazując wysoką sprawność i przydatność użytkową.

Dnia 14 maja 1963 r śmigłowiec W-2 ustanowił międzynarodowy rekord prędkości w locie (dla tej klasy śmigłowców), przelatując trasę zamkniętą — 100 km z prędkością 253,818 km/h (przy ciężarze startowym 2603 kG). W 1965 r. Tatiana Rusijan ustanowiła na tej trasie nowy rekord wynikiem 260 km/h. Seryjną produkcję śmigłowców W-2 uruchomiono w ZSRR pod oznaczeniem Mi-2 w wersjach: pasażerskiej, transportowej i rolniczej. Mi-2 był szeroko reklamowany na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w 1965 r w Paryżu oraz w Danii.

OPIS KONSTRUKCJI

Mi-2 jest wielozadaniowym, sześcio- siedmiomiejscowym, dwusilnikowym, całkowicie metalowym śmigłowcem jednowirnikowym ze śmigłem ogonowym. W jego rozwiązaniach i budowie zawarte są najnowsze osiągnięcia konstrukcyjne i technologiczne, jak klejenie metali, zgrzewanie punktowe stopów lekkich i konstrukcje przekładkowe z zastosowaniem tworzyw sztucznych.

Kadłub: dwudzielny, półskorupowy, metalowej konstrukcji. Przednią część kadłuba stanowi półskorupowa bogato oszklona gondola mieszcząca w przodzie miejsca załogi i w części centralnej 6 — 7 miejsc pasażerskich, zamiast których można w miarę potrzeby zabrać obszerny ładunek lub (w wersji sanitarnej) nosze dla 3 — 4 chorych. W górnej części (dachowej) nad kabiną usytuowano zespoły napędowe i reduktor przekaźnikowy. Część górna i dolna gondoli kadłuba wzmocniona i usztywniona. Doskonałą widoczność zapewnia w kabinie pilota przednie, boczne i dolne oszklenie, a w kabinie pasażerskiej 6 okien o dużych wymiarach, z których dwa służą równocześnie jako wyjścia awaryjne (w razie potrzeby). Z lewej strony — w tyle gondoli — drzwi pasażerskie, z prawej wejście do kabiny pilota. Kabina załogi wyposażona w szeroki zestaw przyrządów pilotażowo- nawigacyjnych do lotów dziennych i nocnych, przyrządów kontrolnych silnika i agregatów oraz przyrządów kontrolnych instalacji i urządzeń elektrycznych. W kabinie znajduje się sygnalizator pożarowy i sygnalizator oblodzenia. W skład wyposażenia radiowego i urządzeń radiokontrolnych wchodzi radiostacja UKF, radiokompas i radiowysokościomierz.

Urządzenia sterownicze: Klasyczne (drążek, pedały), napędy mieszane (popychacze -linki). Zespół pomocniczych urządzeń dźwigniowych obejmuje: dźwignię skoku i mocy, dźwignię sprzęgła i hamulca wirnika, napędy sterowania silnikiem itp. Część tylna kadłuba- rurowa, półskorupowej konstrukcji, zaopatrzona w małe stateczniki i zderzak bezpieczeństwa, całość zakończona wysięgnikiem z głowicą napędową śmigła ogonowego.

Podwozie: stałe trójkołowe. Zespół podwozia przedniego jednogoleniowy samonastawny z wahaczem, zaopatrzony w zestaw dwu kół „bliźniaków" o wymiarach 310 x 135 mm. Amortyzacja olejowo-powietrzna. Zespoły podwozia głównego trójgoleniowe o złożonej amortyzacji olejowo -powietrznej. Koła o wymiarach 595 x 185 lub 500 x 150 mm.

Wirnik nośny: trzyłopatowy. Łopaty konstrukcji mieszanej lub

metalowej albo z laminatów szklanych, zwichrzone geometrycznie. Obrys trapezowy. Łopaty zawieszone elastycznie. Układ zawieszenia złożony, składający się z przegubów pionowych zaopatrzonych w tłumiki cierne i przegubów poziomych okresowego sterowania łopat.

Sterowanie wirnikiem wspomagane hydraulicznie. Przeniesienie napędu z drążka sterowego — sztywne. Łopaty zaopatrzone w instalację przeciwoblodzeniową. Prędkość obrotowa wirnika — 246 obr/min.

Zespół napędowy: Napęd śmigłowca Mi-2 stanowią dwa sprzężone wysokosprawne silniki turbinowe konstrukcji inż. S. Izotowa, typu GTD-350 o mocy startowej 400 KM (moc znamionowa 350 KM), napędzające przez reduktor zespół wirnika i trzyłopatowe, przestawialne śmigło ogonowe. Napęd śmigła ogonowego — wałem przekaźnikowym od reduktora. Konstrukcja łopat śmigła — metalowa lub drewniana (wzmocniona drewnem ulepszonym „delta"). Łopaty zaopatrzone w instalację przeciwoblodzeniową. Rozruch silników — elektryczny (sprzężony). Źródła prądu do stałego obejmują prądnice zabudowane na silnikach i akumulatory pokładowe (napięcie 24 — 28V). Istnieje również instalacja prądu zmiennego o napięciu 115V i częstotliwości 400 Hz.

DANE TECHNICZNE

Srednica wirnika — 14,52 m
Długość całkowita (kadłuba) — 17,00 m
Wysokość — 3,30 m
Ciężar własny — 2330 kG
Ciężar ładunku — 1020 kG
Ciężar całkowity — 3350 kG
Obciążenie powierzchni — 20,3 kG/m²
Obciążenie mocy — 4,19 kG/KM
Prędkość maksymalna — 210—253 km/h
Prędkość przelotowa — 180—200 km/h
Prędkość wznoszenia 6,5 m/sek
Pułap statyczny — 1450 m
Pułap dynamiczny — 4000 m
Zasięg — 300 km
Zasięg z dod. zbiornikami paliwa — 600 km

Wersja rolnicza: Wyposażona jest w zestawy specjalnej aparatury składającej się z urządzeń do opylania proszkami i rozrzucania nawozów sztucznych oraz urządzeń do opryskiwania roztworami wodnymi i opryskiwania aerosolami. W skład urządzeń rolniczych wchodzą: dwa zbiorniki chemikalii o łącznej pojemności 1000 l (2x500 l) — wykonane z nierdzewnej blachy stalowej lub żywic sztucznych wzmocnionych tkaniną szklaną — zawieszonych z obu stron kadłuba na wysięgnikach. Zbiorniki posiadają w dolnej części wymienne urządzenia dozujące dla środków płynnych lub sypkich, napędzane silnikami elektrycznymi o mocy 3,8 KM przy 7000 obr/min każdy.

Urządzenie do opryskiwania płynami składa się z zespołu pomp i układu rur z dyszami rozpylania. Rury zawieszone są na specjalnych okuciach kadłuba. rozpiętość rur — 11,05 m (co odpowiada w przybliżeniu około 22 metrom szerokości opryskiwanego pasa upraw). Łączna liczba końcówek rozpylających — 202 sztuki. Do sypania proszkiem i nawozami (1000 kG) podczepiane są do zbiorników specjalne tunele posiadające wentylatory napędzane silnikami elektrycznymi o mocy 3,8 KM, które nadmuchem wspomagają rozrzut. Jak wykazały próby i badania, urządzenia rolnicze śmigłowca Mi-2 są bardziej sprawne i dwukrotnie ekonomiczniejsze od dotychczasowych urządzeń śmigłowca Mi-1. Mi-2 może w ciągu 1 h nawieźć powierzchnię 40 ha (przy normie 200 kG nawozów na 1 ha).

RYSZARD KACZKOWSKI

Pokaz możliwości śmigłowca M-2 w wersji transportowo-dźwigowej. Smigłowiec przenosi samochód dostawczy „Moskwicz".



POLSKA TECHNIKA I GOŚCINNOŚĆ

W marcowym numerze zachodnioniemieckiego miesięcznika lotniczego „Deutscher Aerokurier" ukazał się pięknie ilustrowany artykuł pt. „Szybownicy podróżują do Polski", pióra Waltera Weina. Autor artykułu opisuje, w słowach pełnych niekłamanego uznania dla tradycyjnej polskiej gościnności, swój pobyt w Polsce wraz z grupą zachodnioniemieckich szybowników. Do Polski, a ściślej mówiąc do SZD w Bielsku, Niemcy przyjechali we wrześniu ub. r., aby zakupić trzy „Foki-4" dla własnych potrzeb. Ich zainteresowanie „Foką" wzięło początek przy okazji pierwszego zetknięcia się z nią w sierpniu ub. r. na zachodnioniemieckim szybowisku Klippeneck Zachwyceni lotnymi własnościami polskiego szybowca oraz jego elegancją i solidnością wykonania, postanowili wówczas udać się do Polski i zakupić trzy tego typu maszyny.

Po przybyciu do SZD i obejrzeniu zamówionych „Fok", Niemcy byli zaskoczeni: „Lakierowanie, dokładność zachowania profilu, ogólne wykończenie — wyśmienite. Niektórzy z nas skakali wprost z radości". Zwiedziwszy Szybowcowy Zakład Doświadczalny, goście z NRF nie kryli słów uznania dla wielostronności programu jego prac oraz dla nowoczesnych metod produkcji.

„Nigdy nie odnieśliśmy wrażenia, że polska gościnność jest podyktowana interesownością — pisze Wein. I dalej: „Wracając do domu zabieraliśmy ze sobą oprócz szybowców uczucie, że zdobyliśmy przyjaciół. To było warte podróży do Polski" — kończy Walter Wein.

Artykuł ten, utrzymany w tonie ogromnie przyjemnym i wyrażający szczere, nieprzymuszone uczucia podziwu dla tego co Niemcy ujrzeli w Polsce, a szczególnie w bielskim SZD, jest wartościowym efektem moralnym nie tylko wzorowej gościnności załogi SZD, ale i dobitnym, spontanicznym wyrażeniem uznania dla walorów produkowanego przez SZD sprzętu. A to się bardzo mocno liczy.

(z).

SZWAJCARSKA WOJNA PRZECIWKO WSCHODOWI

Na miarę skandalu zakrawa postanowienie jakie powzięły władze Aeroklubu Szwajcarii „w sprawie kontaktów ze Wschodem". Autorzy tej decyzji postanowili mianowicie, że Szwajcaria nie będzie oficjalnie reprezentowana na Mistrzostwach Świata w Akrobacji Samolotowej jakie odbędą się w Moskwie w sierpniu br.

Fakt ten spotkał się z oburzeniem i protestami ze strony szwajcarskiego środowiska lotniczego. Jedne z pierwszych — zaprotestowały solidarnie Komisja Szybowcowa Aeroklubu Szwajcarii i członkowie szwajcarskiej szybowcowej kadry narodowej, uchwalając rezolucję, w której wyrażają ubolewanie i zdziwienie z powodu faktu powzięcia tak drastycznej decyzji, co gorsze — bez uprzedniego przedstawienia sprawy przed walnym zebraniem członków Aeroklubu Szwajcarii.

Jako jeden z godnych potępienia kroków władz szwajcarskiego sportu lotniczego, 28 podpisanych pod rezolucją osób wymienia — z przeszłości — fakt niewysłania w roku 1958 pilotów szwajcarskich na mistrzostwa Szybowcowe Świata w Polsce, co było jawną manifestacją polityczną. Zachodzi obawa, że tego rodzaju fakt mógłby się powtórzyć przy okazji najbliższych mistrzostw świata, które w przypadku nierozegrania ich we Francji mogłyby się odbyć w Polsce.

Autorzy rezolucji wzywają władze Aeroklubu Szwajcarii do zrewidowania powziętego postanowienia i przedstawienia sprawy do rozstrzygnięcia walnemu zebraniu Aeroklubu.

(z)

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Jedna z ośmiu budowanych w zakładach Boeinga (USA) sond księżycowych typu „Lunar Orbiter" przeszła serię prób w komorze próżniowej. Statek tego rodzaju będzie miał za zadanie wykonać zdjęcia z niskiej orbity księżycowej.

✶

Samolot Transall C-160 przetransportował trzeci stopień rakiety Europa-I z NRF do Australii. Próbny start rakiety Europa-I ma nastąpić w kwietniu bieżącego roku z bazy w Woomera, o ile oczywiście wszyscy główni kontrahenci dotrzymają terminów dostawy (chodzi o W. Brytanię, Francję i NRF). Niedawno bowiem dzienniki doniosły o poważnych rozbieżnościach i możliwym zrezygnowaniu W. Brytanii z współudziału w programie „rakiety europejskiej".

✶

Astronomowie amerykańscy G. Simpson i R. Miller potwierdzili istnienie pyłowych satelitów Ziemi, odkrytych pięć lat temu przez polskiego uczonego doc. dra K. Kordylewskiego z Krakowa.

✶

16 marca po 22 dniach przebywania w Kosmosie „psia załoga" satelity „Kosmos-110" wylądowała szczęśliwie na terenie ZSRR. Psy „Wietierok" i „Ugoliok" dokonały 329 okrążeń naszej planety. Agencja TASS podała, że uzyskano cenne materiały naukowe i po opracowaniu wyników zostaną one opublikowane.

✶

Dnia 16 marca załoga „Gemini-8": Amerykanie Neil Armstrong i David Scott wystartowała do lotu orbitalnego i połączenia się z satelitą — celem „Agena". Połączenie nastąpiło przy piątym okrążeniu, gdy GT-8 znajdował się na wysokości 290 km. Na skutek awarii silników manewrowych „Gemini-8" musiał lądować w dniu 17 marca nie wykonując w pełni zamierzonego programu.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Na mistrzostwa** świata w akrobacji samolotowej, jakie odbędą się w Moskwie (lotnisko Tuszyno) w dniach 4—15 sierpnia br., Francuzi organizują wycieczkę samolotami „Caravelle" linii „Air France". Przylot do Moskwy — w dniu 4 sierpnia, odlot — 16 sierpnia. Uczestnicy wycieczki będą zakwaterowani w najlepszym hotelu. Koszt — 1 790 franków od osoby.

✶

● **Tradycyjne** we Francji zawody w akrobacji samolotowej „O puchar Marcela Doret" odbędą się w dwóch fazach: 30.V.—4.VI.br. eliminacje w Fayence i finały w Cannes, w czasie trwania 4 Międzynarodowego Salonu Lotnictwa Sportowego. W zawodach będą mogli startować tylko piloci narodowości francuskiej (również kobiety), amatorzy, którzy nie przekroczyli 30 lat. Dotychczas zawody o puchar Marcela Doret odbywały się: w Biarritz (r. 1963), Cannes (1964) i Strasburgu (1965).

✶

● **W dniu** 1 stycznia br. w USA znajdowało się 88 742 samoloty sportowe i turystyczne. Przewiduje się, że do dnia 1 lipca 1971 r. liczba samolotów wzrośnie prawdopodobnie do 124 400. Spośród 88 742 samolotów — 45 777 to maszyny jednosilnikowe, 10 644 — wielosilnikowe, 306 — turbośmigłowe. Na terenie USA znajduje się 9 000 lotnisk i lądowisk dla samolotów tego typu.

✶

● **Aeroklub** Bern (Szwajcaria), pod auspicjami Aeroklubu Szwajcarii, organizuje w dniach 10—14 czerwca br. na lotnisku Bern-Belpmoos międzynarodowy rajd samolotowy, według zasad kodeksu sportowego FAI.

RÓŻNE

● **1 912 mln** franków wyniósł w 1965 r. francuski eksport sprzętu lotniczego, w stosunku do 1 503 mln franków w r. 1964. Najwięcej eksportowano sprzętu kompletnego i kadłubów samolotów — za 760 mln franków (581 mln przed rokiem). Na drugim miejscu — eksport pocisków zdalnie kierowanych — 641 mln, wobec 371 mln w r. 1964. Na trzecim miejscu — śmigłowce — 134 mln wobec 142 mln przed rokiem (a więc duży spadek). Spadek nastąpił również w eksporcie silników lotniczych — 135 mln wobec 202 mln franków. Eksport osprzętu elektronicznego wzrósł natomiast do 101 mln franków, wobec 83 mln w r. 1964.

✶

● **Eksport** sprzętu lotniczego z USA wyniósł w ub. r. 1 405 mln dolarów, wobec 1 212 mln dolarów w r. 1964. Sumy te zawierają wartość eksportu cywilnego i wojskowego. Import w tej dziedzinie wyniósł w ub. r. około 140 mln dolarów i był około 50% większy niż przed rokiem.

✶

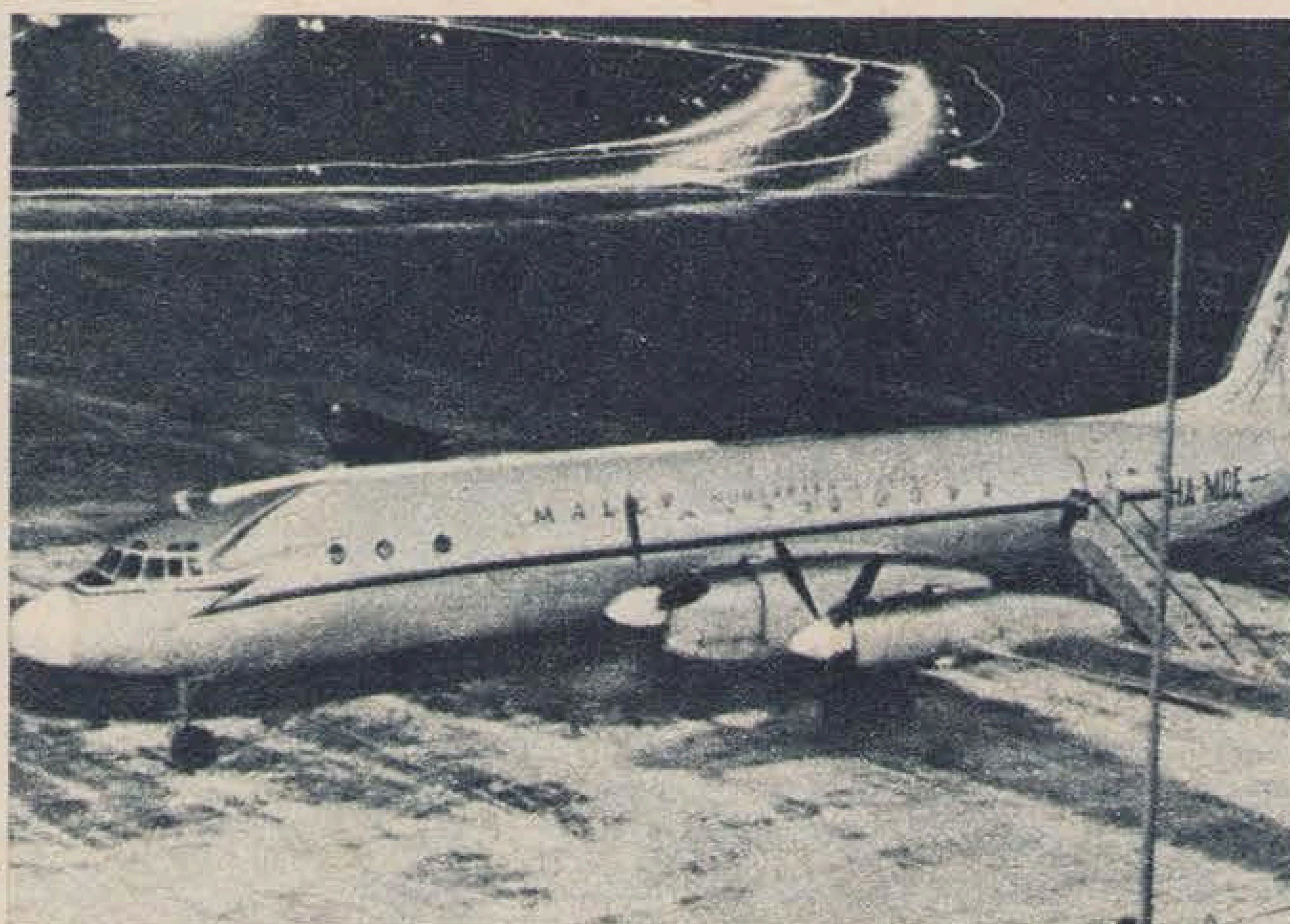
● **Amerykańskie** zakłady lotnicze Northrop dysponują obecnie ponad 20% akcji nominalnych holenderskich zakładów Fokker i 32% akcji uprzywilejowanych. Stan ten nastąpił po nawiązaniu współpracy Fokkera z Amerykanami.

✶

● **W dniach** od 31 marca do 4 kwietnia br. odbędą się na lotnisku Baden-Baden-Oos (NRF) II Międzynarodowe Targi Używanych Samolotów. Poprzednie tego typu targi spotkały się z dużym zainteresowaniem publiczności.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Jak podaje** zachodnioniemiecki „Deutscher Aerokurier", w nadchodzących spadochronowych mistrzostwach świata, jakie odbędą się w Lipsku (NRD), odmówiły udziału aerokluby narodowe USA, Wielkiej Brytanii, Francji, Skandynawii (Dania, Szwecja, Norwegia) i innych krajów. Udział w mistrzostwach reprezentacji NRF jest — jak wynika z ostatnich doniesień prasy zachodnioniemieckiej — bardzo wątpliwy. Znów względy polityczne, jak widać, biorą górę nad rozsądkiem.



Samoloty węgierskich linii lotniczych MALEV latają dziś do 30 miast w 24 krajach. Długość linii przekracza obecnie 30 000 km. Na zdjęciu: Ił-18 MALEV-u na praskim lotnisku Rużyne.

POMNIKI SŁAWY

W roku bieżącym ukażą się w sprzedaży w ZSRR liczne książki poświęcone bohaterskim czynom radzieckich lotników walczących z hitlerowskim najeźdźcą w czasie II wojny światowej.

Jedną z nich jest **„Ogień w twarz"**, pióra A. Nikolskiego. Opowiada ona o dziejach Bohatera Związku Radzieckiego, pilota myśliwskiego — Kuźmy Nowosiełowa.

„Pierwsze zwycięstwo" — taki tytuł nosi książka N. Miniejewa, który pisze o walkach nad Leningradem. Główną postacią książki jest Bohater Związku Radzieckiego A. Czirkow, pilot myśliwski, który strącił pierwszy niemiecki samolot nad Leningradem.

Generał-major lotnictwa, Bohater Związku Radzieckiego A. Kożewnikow, napisał książkę pt. **„Startuje męstwo"**. Kożewnikow strącił 27 samolotów wroga. Swój lotniczy szlak zaczął jeszcze w walkach z Japończykami nad Chałchin-Goł i do walki z hitlerowcami przystąpił jako już doświadczony pilot myśliwski.

O przebiegu walk powietrznych w rejonie Kijowa pisze generał-major lotnictwa A. Worożejkin, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, w książce pt. **„Swit nad Dnieprem"**.

Surowa prawdę wojny i zdolność do bohaterskiego poświęcenia radzieckich lotników przedstawia w swej książce **„Z małych wysokości"** Bohater Związku Radzieckiego N. Szmielew.

„Pod wodzą Drakona" — to tytuł książki Bohatera Związku Radzieckiego pułkownika A. Tiszczenki, który pod rozkazami marszałka lonictwa E. Sawickiego, zwanego „Drakonem", przebył chlubny szlak bojowy do Berlina, strącając 21 maszyn hitlerowskich.

Czynom bojowym lotników szturmowych poświęcił swój poemat pt. **„Pieśń o skrzydlatym sercu"** W. Buchanow. Do literatury pięknej należy również zaliczyć powieść I. Bieriezowego pt. **„Myśliwcy wchodzą do walki"**.

Wreszcie — **„Witaj, niebo!"**. Jest to zbiór opowiadań i wspomnień lotniczych z lat wojny i z czasów powojennych, pióra G. Siwkowa, N. Kamanina, M. Czeczniewej, H. Titowa i innych (z)

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

● PRZY przewozach towarowych na Syberii zachodniej w coraz większym stopniu wykorzystywany jest radziecki samolot turbośmigłowy An-12. M. in. transportuje on sprzęt potrzebny do budowy naftociągu Omsk — Ust — Bałtyk.

✶

● PRZYWRÓCONO komunikację lotniczą pomiędzy Pakistanem Wschodnim i Katmandu, stolicą Nepalu. Linia ta, której trasa biegnie nad terytorium Indii, nie była czynna w czasie konfliktu pakistańsko-indyjskiego.

✶

● INDYJSKIE linie lotnicze „Air India" i jugosłowiańskie linie morskie „Jugolinia" nawiązały współpracę, polegającą m. in. na łączeniu tras przelotów z 27 miast na 5 kontynentach obsługiwanych przez „Air India" z liniami morskimi na Adriatyku obsługiwanymi przez „Jugolinię", dla zapewnienia sprawnej obsługi turystów z różnych krajów.

✶

● OD 1 KWIETNIA br. linie „Air France" udostępniają pasażerom samolotów Boeing-707 szereg rozrywek w czasie lotu. Dwa samoloty wyposażono w aparaty telewizyjne, zaś pozostałe 22 — w aparaty do projekcji filmów. W niektórych maszynach będzie można słuchać koncertów muzycznych.

✶

● AMERYKANSKIE linie TWA obchodziły w dniu 5 lutego br. 20-lecie uruchomienia komunikacji międzynarodowej. W ostatnich 20 latach samoloty TWA wykonały ponad 74 000 lotów nad północnym Atlantykiem i przewiozły na trasach międzynarodowych 5,8 mln pasażerów.

● BUDUJĄCE naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde" zakłady Sud Aviation i British Aircraft Corporation zakomunikowały, że seryjne egzemplarze „Concorde" będą w stosunku do prototypu posiadać kilka istotnych zmian. Mianowicie m. in. kabina ciśnieniowa przedłużona zostanie o 5,9 m (spowoduje to wydłużenie samolotu o 2 m), dolne wyjście z samolotu zastąpione zostanie przez boczne drzwi z obu stron kadłuba i ciężar całkowity paliwa zwiększy się z 79 ton na 84 tony, co powiększy maksymalny ciężar startowy do 154 ton, podczas gdy w prototypie przewidywano 148 ton.

BIBLIOTECZKA MAŁEGO LOTNICTWA POWIĘKSZA SIĘ

INFORMOWANIE o nowych książkach jest zajęciem na pewno miłym, choć niewdzięcznym... Ale zacząć wypada od przypomnienia, że mniej więcej dwa lata temu Wydział Modelarstwa Aeroklubu PRL zainicjował akcję wydawniczą, której to plony możemy obecnie przedstawić zainteresowanym.

Andrzej Trzciński — III klasa wyszkolenia modelarza lotniczego — jest zbiorem materiałów do zajęć teoretycznych dla modelarza początkującego, ubiegającego się o trzecią (najniższą) klasę wyszkolenia. Podręcznik o objętości 152 stron zilustrowano 112 rysunkami. Na treść tej bardzo poprawnie napisanej książki składają się następujące rozdziały: „Pionierzy żeglugi powietrznej", „Lotnictwo współczesne", „Wiadomości o atmosferze" i „Zasady lotu szybowca". Najobszerniej potraktowano tutaj meteorologię wychodząc ze słusznego założenia, iż nie można uzyskać dobrych wyników lotów modeli, jeśli nie zna się procesów zachodzących w środowisku, w którym porusza się dany statek powietrzny.

Wydaje się zatem, że dawka wiadomości na ten temat została rozsądnie dobrana, ale z drugiej strony można by wymagać od autora poświęcenia nieco więcej miejsca użytkowej meteorologii, niezbędnej dla praktyki modelarskiej w różnych warunkach terenowych. Drugim, również obszernym rozdziałem, są „Zasady lotu szybowca" ujęte całkowicie opisowo, bez liczb i wzorów, co ułatwić powinno lekturę nawet najmłodszym. Chociaż pamiętać warto, że 13—14 letni modelarze to już uczniowie klas VII — VIII, a zatem zorientowani „nieco" w prawach fizycznych i mechanicznych, a nawet w układach algebraicznych — i kreśleniu technicznym. Jeśli zatem przyjmujemy, że modelarz lotniczy powinien w pracowni klubowej czy domowej uzupełniać swoją wiedzę, to nie ma podstaw do obawy, że mu jakakolwiek liczba czy równanie zaszkodzą.

Książkę Trzcińskiego uznać wypada za ciekawą próbę pokazania trudnych zagadnień w sposób prosty i bezpośredni. Nakład 5 tys. egzemplarzy z trudem tylko zadowoli stale rosnący narybek lotniczy. Do ujemnych cech omawianej pracy należy na pewno słaby układ graficzny (jeden rysunek przekręcono — start ze zbocza)), to jest rozmieszczenie i wielkość niektórych rysunków oraz ubożuchna okładka typu „instrukcyjnego", a więc nie dla młodzieży.

Bogusław Spunda — Wstęp do zdalnego kierowania modeli. Książka jest przeznaczona dla początkującego radiomodelarza, czyli tego, który ma zamiar budować modele zdalnie kierowane. Autor podaje zatem pewne minimum wiadomości niezbędnych dla zrozumienia zasad elektro- i radiotechniki. Z elektrotechniki omówiono m. in. takie pojęcia jak: napięcie, opór, prawo Ohma i prawa Kirchhoffa, pojemność, indukcyjność itp, a z radiotechniki: promieniowanie energii elektromagnetycznej, anteny, obwody rezonansowe, lampy radiowe, półprzewodniki itp. Tematykę tę uzupełnia osobny rozdział poświęcony miernictwu elektrycznemu i osobny zdalnemu kierowaniu. Ten ostatni ma charakter jedynie informacyjny. Objętość książki — 92 strony, w tym 79 rysunków. Nakład skromny — 3 tys. egzemplarzy. Uwagę zwraca systematyczność wykładu, w którym każde prawie sformułowanie poparto praktycznym przykładem obliczeniowym.

W części ostatniej autor zdaje się niepotrzebnie zamieścił opisy i schematy aparatur typu Aerotone i Mecatron-Baby (popełniono w tekście błąd określając Aerotone jako konstrukcję włoską, gdy w rzeczywistości pochodzi ona z Anglii), gdyż nie stanowią one typowego wyposażenia w Polsce. Pominął natomiast opis i schemat odbiornika krajowego typu ZK-3, który jest u nas eksploatowany w dość dużych ilościach (60 sztuk powinno być już w rękach modelarzy — o ile centralny ośrodek doświadczalny modelarstwa dotrzymał zobowiązań, a raczej obowiązków służbowych). Streszczając: książka Spundy jest bardzo aktualna i potrzebna. Obecnie trzeba oczekiwać dalszego ciągu rozpoczętego „wstępu". O ile bowiem rozwinięto już akcję wydawniczą, nie wolno poprzestać na dotychczasowym dorobku.

Jerzy Kosiński — Profile do modeli latających. W tym przypadku mamy do czynienia już nie z książką, a tablicami o formacie A-1, do których dołączono 8 stronicowy opis. Duże, wyraźne tablice, zwane czasami z obca planszami, spełniają ważną rolę w przyswajaniu materiału przez ucznia-modelarza. Stąd też wziął się pomysł ich opublikowania i bezpośredniego wzbogacenia setek naszych pracowni lotniczych w pomoce naukowe.

Tablice opracowano starannie, zarówno jeśli chodzi o dobór tematyki jak i stronę graficzną. Dobry, biały papier podnosi również zalety nowego wydawnictwa. Objętość: 2 tablice A-1 dwustronnie drukowane, plus 8 stron opisu o formacie A-4. Jeśli chodzi o same tablice, uwzględniono na nich zarówno sposób wykreślania profili i ich modyfikację jak współrzędne geometryczne i aerodynamiczne. Wybór dość duży, chociaż brak wydaje się profili „grubszych" dla radiomodeli i modeli na uwięzi. Zaobserwowane usterki to błędne dane liczbowe dla profilu Clark-Y, o czym zresztą wspomniał jeden z naszych czytelników w poprzednich numerach „SP". Ale to raczej drobiazg w porównaniu do opisu tablic. W opisie tym niestety roi się od błędów, nie zauważonych zapewne przez autora, a dających świadectwo tak zwanego brakoróbstwa zakładom graficznym (Wojsk. Zakł. Graf. w Warszawie) i ich korekcie.

Oto grzechy główne: Niewłaściwe oznakowanie spowodowało, że zamiast greckiej litery „ro" wstawiono z uporem literkę „fi", albo po prostu „f". Wszystkie indeksy we wzorach umieszczono na jednym poziomie, a mieszanka oznaczeń nie pozwala na orientację, gdzie mamy do czynienia z doskonałością aerodynamiczną, a gdzie z gęstością powietrza(!). Przy wzorze na liczbę Re wstawiono dowolną literkę „delta" (zamiast „ni") i powstała w ten sposób osobliwa zagadka do rozwikłania.

To tylko fragmenty, gdyż nie sposób wymienić wszystkich innych błędów jak np. „kąt szybowania Q", „krawędź natarcia płatka", „średnia turbulatora", „wydłużonego nieskończonego" itp, itd.

Czytelnikom tak zmajstrowanego opisu do profili latających można radzić albo poprawienie tekstu (na przykład z podręcznika Władysława Niestoja wydanego w 1954 roku) albo zrezygnowania z lektury, gdyż tekst im nic nie wyjaśni. Swoją drogą dla ratowania pięknych tablic Kosińskiego warto wydać na powielaczu poprawny i rzeczowy opis lub aneks nawet w liczbie nakładu, to jest 3 tys. egzemplarzy. I jeszcze uwaga już na marginesie: redaktor, odpowiedzialny przydaje się nawet w przypadku wydawania tablic — wówczas omówione niedopatrzenia nie miałyby miejsca.

P. E.

Technika Rakietowa Dla modelarzy

7

PAWEŁ ELSZTEIN

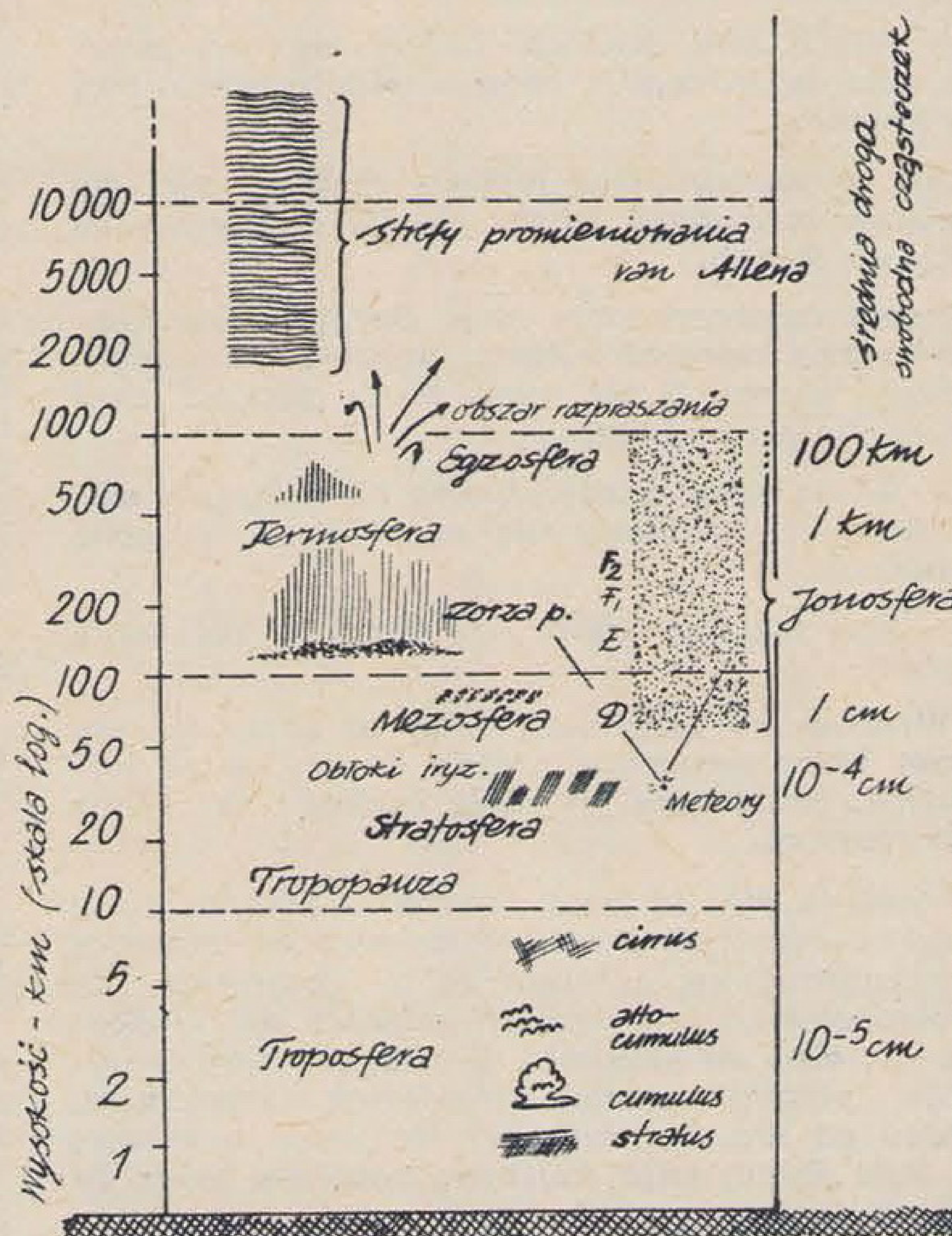
Płaszczyzna orbity danego ciała krążącego wokół Ziemi przechodzi zawsze dokładnie przez środek naszej planety, a współrzędną określającą położenie płaszczyzny orbity jest kąt zawarty między płaszczyzną równika ziemskiego, a płaszczyzną orbity. Stąd też w komunikatach prasowych donoszących o umieszczeniu nowego sztucznego satelity podawana jest wartość wspomnianego kąta, dzięki czemu ułatwiona jest obserwacja danego satelity i jego odszukanie. W przypadku orbity eliptycznej rozróżniamy dwa położenia danego satelity: odziemski zwany apogeum i przyziemski — perigeum.

ATMOSFERA ZIEMSKA

Ziemia jest otoczona powłoką gazową zwaną atmosferą. Grubość tej powłoki oceniana jest na około 2 500 km. Obraca się ona wraz z naszą planetą, z tym, że górne jej warstwy coraz słabiej współdziałają w tym ruchu. Ogólna masa atmosfery ziemskiej wynosi około $5{,}1 \times 10^{15}$ ton. Atmosfera jest mieszaniną dziesięciu gazów, wśród których naczelne miejsce zajmują azot i tlen. Skład gazowy zmienia się przy tym z wysokością (do około 50 km nad Ziemią skład jest stały), podobnie jak zmienia się ciśnienie, temperatura i stan skupienia cząsteczek powietrza. Na przykład w pobliżu podłoża w 1 cm^3 znajduje się około 27 trylionów cząsteczek-drobin powietrza. Na granicy atmosfery i przestrzeni kosmicznej w 1 cm^3 znaleźć można zaledwie około 500 cząsteczek. Powiększa się również średnia droga swobodna cząsteczki, którą ona przebywa między kolejnymi zderzeniami. Liczby podano na schematycznym przekroju atmosfery. I tak: przy Ziemi długość tej drogi wynosi 1/10 część mikrona, a na wysokości 100 km około 10 cm (od wysokości 100 km wzwyż potocznie mówimy o Kosmosie), podczas gdy na wysokościach ponad 300 km średnia droga swobodna cząsteczki powietrza wynosi 100 km. Przy takim rozrzedzeniu poszczególne drobiny nie są prawie hamowane na swej drodze i poruszają się po różnych torach (identycznie jak satelity) w stosunku do Ziemi.

Jeśli chodzi o podział i rozmieszczenie poszczególnych warstw atmosfery, uwidoczniono je na rysunku (w skali logarytmicznej). Gdyby uzmysłowić sobie model Ziemi jako kulę o średnicy 12 m, wówczas Troposfera (warstwa najniższa) otaczałaby ją na wysokość 12 mm. Grubość Stratosfery sięgałaby 38 mm, Mezosfery 30 mm, a Termosfery 320 mm. Jonosfera utworzyłaby powłokę 940 mm grubości, a w odległości około 3 metrów od modelu Ziemi Egzosfera przenikałaby w przestrzeń kosmiczną. Najwyższa warstwa zwana Magnetosferą rozpościera się do wysokości odpowiadającej około 7,8 m w ustalonej podziałce, a w rzeczywistości sięga wysokości równej około 13 promieniom Ziemi.

Dokładne zbadanie atmosfery ziemskiej stało się możliwe dzięki rakietom-sondom i sztucznym satelitom, szczególnie gdy chodzi o warstwy średnie i wysokie. Nie można jeszcze stwierdzić, że wszystko już zostało ostatecznie zbadane, ale zasób wiedzy, zarówno o atmosferze naszej planety jak i przestrzeni kosmicznej, rozrasta się z każdym prawie miesiącem. Już pierwsze starty sztucznych satelitów naukowych z lat 1957—58 przyniosły szereg rewelacji zmieniających dotychczasowe pojęcia o fizyce atmosfery ziemskiej, między innymi odkryto strefy promieniowania (tak zwane strefy van Allena).



Schemat budowy atmosfery ziemskiej (wg G. M. Dobsona).

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Młodości ty nad poziomy wylatuj!

13)

JANUSZ MEISSNER

Trzynastym z kolei odcinkiem interesujących wspomnień Janusza Meissnera, pochodzących z przygotowywanej do druku książki autobiograficznej pod tytułem „Mój wiek XX", kończymy ich publikację na łamach naszego tygodnika.

Nie ma rady: grzejemy do Grodna!

Pieniądze na diety podróżne dawno się skończyły, skrzynkę zawierającą rzekomo dziesięć amerykańskich racji dziennych wypełniają blaszane puszki z dżemem morelowym. Na każdej z nich — firmowa nalepka, która zapewnia, że dżem jest „delicious and appetizing". No, dobrze, ale nie można żywić się wyłącznie morelowym dżemem, choćby istotnie był wyborny i apetyczny... W Białymstoku zjedliśmy obiad wyproszony w kuchni polowej, teraz przed wieczorem rozpalamy ognisko i pieczemy ziemniaki wykopane z pola przy jakiejś opuszczonej leśniczówce. Tylko Gadkowski jeszcze poprawia tym dżemem.

Most drogowy na Niemnie pod Grodnem zerwany. Ruch odbywa się po naprawionym prowizorycznie moście kolejowym, na zmianę z pociągami. Olbrzymi zator wagonów, parowozów, samochodów i pojazdów konnych ciągnie się kilometrami. Nie ma mowy, żebyśmy się przedostali do rana.

Zostawiam swój konwój w długiej kolejce, idę pieszo. Jeżeli nie wrócę zanim się przeprawią, spotkamy się w okolicach dworca kolejowego.

Po północy docieram do miasta, odnajduję stację zborną, z której kierują mnie do jakiejś komendy etapowej, a stamtąd do szefa lotnictwa. Nic z tego: w nocy się nie urzęduje.

Śmiertelnie zmęczony wlokę się na dworzec kolejowy. W ocalałej poczekalni pali się jedna kopcąca lampka naftowa, która nie rozprasza ciemności. Ale po chwili dostrzegam pod ścianami rzędy sienników i leżących na nich pokotem ludzi. Śmierdzi karbolem i wyziewami dawno niemytych ciał, ale jest przynajmniej ciepło, a na dworze hula październikowy wiatr i miecie śniegiem. Wciskam się między dwie nieruchome postacie i prawie natychmiast zasypiam.

Rano budzi mnie sanitariusz.

— Pan podchorąży dawno zachorował?

— Ja? Wcale nie zachorowałem! Bo co?

— Przecież tu jest szpital zakaźny. Tyfus...

A to pięknie trafiłem! Chodu!

— Niech pan zaczeka. Lepiej się zaszczepić, bo właśnie jednego z pana sąsiadów zabraliśmy do kostnicy...

No to rzeczywiście lepiej... Poddaję się. Na dodatek otrzymuję kawał chleba z marmoladą i kubek kakao.

Przed dworcem stoją moje Berliety. Gadkowski opycha morelowy dżem „delicious and appetizing", kierowcy nie mogą na to patrzeć, choć są zziębnięci i głodni.

— Dostaniecie gorące kakao i chleb, pod warunkiem, że poddacie się szczepieniu przeciw tyfusowi.

— No, jak nie można bez tego, to już niech będzie.

Wracam do „szpitala", żeby to załatwić, po czym biorę samochód i jadę do szefostwa lotnictwa. Reszta ma na mnie czekać na placu dworcowym.

Okazuje się, że nasz transport kolejowy nie mógł przejechać przez most, jeszcze wówczas nie naprawiony, cofnięto go z powrotem do Białegostoku, a stamtąd odszedł do Wołkowyska, albo do Słonimia. Z nowego miejsca postoju powinni wysłać meldunek samolotem. Dotąd go nie ma, ale szef lotnictwa oczekuje, że lada dzień, więc najlepiej żebyśmy także tu zaczekali.

— Gdzie?

— Postarajcie się. Może na stacji zbornej...

Dziękuję! Byłem tam w nocy i widziałem, jak to wygląda. Wolę jechać do Wołkowyska. Proszę tylko o prowiant, albo zaliczkę na diety.

— A skąd ja wam wytrzasnę prowiant?! Tu nie prowiantura.

Po długich targach dostaję tę zaliczkę — na dwa dni... Jedziemy!

Nie wracam oczywiście do Białegostoku, tylko wprost na południowy wschód, przez Mosty i dalej na południe.

Drogi coraz gorsze, przeprawy coraz trudniejsze, w Mostach nad Niemnem nie ma mostu, w Wołkowysku nie ma eskadry...

Nocujemy w białoruskiej wiosce, wymieniamy puszki dżemu na 10 jajek i trochę kaszy, jedziemy do Zelwy.

Eskadry nie ma, ale zawiadowca stacji przypomina sobie, że przed tygodniem przepuścił pociąg towarowy z „aeroplanami" w kierunku Słonimia. Ponadto zgadza się odstąpić nam trochę słoniny w zamian za paczkę tytoniu i ostatnią puszkę dżemu. No, z tym już nie pomrzemy z głodu! Nigdy w życiu nie jadłem lepszych ziemniaków ze skwarkami, jak te kradzione z pól po drodze.

Forsujemy w bród Zelwinkę, jeszcze 40 kilometrów rozoranej szosy i Słonim.

Eskadry nie ma, ale stała tu dwa dni i nawet „jeden aeroplan się rozbił na łące za rzeką, a dwa poleciały".

— Dokąd?

Nikt nie wie. Pokazują na wschód: „Tam" — więc chyba tylko do Baranowicz, nie do samej Moskwy...

Na szczęście most na Szczarze stoi, a do Baranowicz jest 60 kilometrów. Benzyny wystarczy, ale to już resztki, a z prowiantem i pieniędzmi koniec...

Późnym wieczorem dobijamy. Jest eskadra! Kwateruje w zniszczonym folwarku za miastem.

Melduję się u por. Szyftera.

— O Jezu! Co się z wami działo przez dwa tygodnie? Już chciałem za panem wysłać list gończy.

— Szkoda, że pan porucznik nie wysłał, bo bym się może dowiedział, gdzie szukać eskadry.

— Niech pan nie opowiada głupotek. Mieliście nas dogonić w Białymstoku. Dwa tygodnie czekam na samochody! Myślałem, że się pan lepiej spisze. To smutne... Adiutant przeprowadzi dochodzenia. Może pan odejść. Dziękuję.

★

„Dochodzenia" przeprowadzone przez ppor. Goligowskiego oczyściły mnie z wszelkich zarzutów, bo na szczęście mój rozkaz podróży upstrzony jest pieczątkami, podpisami i datami dowództw, szefostw i komend, w których meldowałem się podczas tej pogoni, a na kopiach dokumentów odbiorczych Centralnej Składnicy Samochodowej też widnieją daty nie budzące żadnych wątpliwości. Ale tak czy owak ominęło mnie kilka zadań bojowych; kilka lotów — może już ostatnich w tej wojnie, która — na przekór moim przewidywaniom — dobiega końca.

Chyba ani razu nie miałem sposobności zabłysnąć brawurą, spełnić jakiś czyn wymagający szczególnej odwagi i męstwa. Niejednokrotnie strzelano do mnie z ziemi — pewnie, że nie grochem! — ale za każdym razem ja miałem przewagę. Nie zdarzyło mi się walczyć z przeciwnikiem w powietrzu, nie napotkałem silnej, zorganizowanej obrony przeciwlotniczej, nie musiałem pokonywać strachu przed śmiertelnym niebezpieczeństwem. Jednym słowem — nie zostałem bohaterem, przynajmniej we własnym najgłębszym przekonaniu.

Podczas gdy oddawałem się tym smętnym refleksjom, znów wezwał mnie adiutant.

— Masz lecieć do Grodna z Żarskim.

Dobre i to. Od dwóch miesięcy nie siedziałem za sterem samolotu.

— Start za pół godziny.

Idę po kombinezon, ubieram się, wychodzę na lotnisko, tuż za płotem otaczającym zabudowania folwarczne. Mechanicy przygotowują dwie maszyny. Jedna z nich to nowa LVG-CV, druga — znajoma AEG, wyremontowana w Poznaniu.

— To dla pana podchorążego.

— A LVG dla kogo?

— Dla porucznika Szyftera.

Wolałbym, żeby było na odwrót, ale dowódca ma swoje prawa. Leci z Röderem na jakieś rozpoznanie. Jeden lot bojowy więcej. A my — po rozkazy... No, trudno.

Do Grodna jest 170 kilometrów. Żarski, dobry nawigator, prowadzi jak po sznurku. Pod nami wije się Szczara, potem Niemen, przelatuję nad Mostami, nad szosą i wszystkimi cholernymi przeprawami przez rzeki i rzeczki, które niedawno musieliśmy forsować na trzech Berlietach. Z góry wydaje się to całkiem łatwe...

Ląduję na lotnisku w Karolinie, kawał drogi do miasta, przy jakimś starym forcie. Jest kilku mechaników, mają namiot, parę beczek benzyny i — na szczęście — telefon polowy. Po długich wysiłkach łączymy się z szefem lotnictwa frontu, a w godzinę później po mego obserwatora przyjeżdża motocykl.

Nie jadę z nim do miasta. W pobliżu jest jakaś kantyna, w której można się pożywić, więc wolę dopilnować przygotowania maszyny.

O pierwszej obie te sprawy są już załatwione. Przeczytałem gazetę sprzed tygodnia, wysłałem do domu kartkę pocztową i czekam. Czas upływa, jest już trzecia, do zachodu słońca półtorej godziny, ale będziemy wracali z wiatrem, więc jeszcze nie ma tragedii. Tylko zimno, psiakrew!

Wreszcie nadjeżdża motocykl. Żarski wysiada, bierze mnie pod ramię, odchodzimy na bok.

— Dziś albo jutro będzie podpisane zawieszenie broni. Koniec wojny!

Jestem trochę zaskoczony, jakkolwiek doszły mnie już pogłoski o rokowaniach w sprawie przerwania działań wojennych.

— Nie cieszy się pan?

Czy ja wiem?... Odczuwam raczej coś w rodzaju rozczarowania... Rechtman miał słuszność: ta wojna żadnej ze stron nie przyniosła zwycięstwa.

No, lecimy. Słońce dotąd blade i anemiczne, zaczyna się czerwienić, zaróżowione obłoki żeglują na wschód.

Co ja będę robił po wojnie? Wrócić do nauki u Wawelberga? Odwołać się znów do pomocy materialnej wujów? Znosić te upokorzenia, biedę, przy której każda para zelówek i portek stanowi problem prawie nie do rozwiązania? Wkrótce ukończę dwadzieścia lat, do dyplomu jeszcze trzy... Trzy lata! — w najlepszym wypadku...

Nie ma mowy! Nie mogę pozwolić na to, żeby mamusia pracowała na moje utrzymanie. Nie potrafię odżywiać się suchymi bułkami

i herbatą jak Rechtman i zmusić się do takiej pilności w nauce. Powrót do życia cywilnego zawisa nade mną jak czarna chmura niepewności i trosk. Póki trwała wojna, byłem potrzebny. Piloci ginęli jeden po drugim — w roku 1918 tylko dwóch, w 1919 — dwudziestu czterech, do października 1920 — czterdziestu czterech... Ale teraz będzie demobilizacja. Dla ilu zawodowych pilotów znajdzie się miejsce w lotnictwie wojskowym na etatach pokojowych?

— Widać Baranowicze!

Rzeczywiście: w zapadającym zmierzchu daleko przed nami ostatnie promienie zachodzącego słońca płoną czerwonymi iskrami w szybach okien. Lotnisko jest za miastem, przy drodze do Lachowicz, z dwóch stron ograniczone lasem.

Przymykam gaz. Biały znak T wyłożony na środku wskazuje kierunek lądowania pod wiatr. Długi cień od lasu kładzie się na spłowiałej trawie. Okrążam folwark, wyrównywam na prostej. Czerwono-fioletowa łuna zachodu stoi na niebie przed nami. W jej gasnącym blasku widać na ziemi szczątki rozbitej LVG. Wygląda to poważnie...

Ląduję, mijam tę kraksę, kołuję na miejsce zaparkowania, pod budynki folwarczne.

— Kto to znów rozwalił kistę?

— Porucznik Szyfter z Röderem. Obaj ciężko ranni — w szpitalu.

A zawieszenie broni może już podpisane...

Podpisane! — tu już o tym wiedzą.

★

Wracamy do Torunia — wojna się skończyła! Poznańska wytwórnia wódek i likierów Kasprowicza przesłała nam w podarunku skrzynkę swoich wyrobów, więc prawie cały personel latający jest na dużych obrotach. Wprawdzie słodkie „Prunelki", „Wiśniówki" i „Pomarańczówki" nie odpowiadają naszym gustom, ale dział foto ma kilkadziesiąt litrów czystego spirytusu, którym można uszlachetnić te „damskie" trunki, a por. Milczewski potrafi zachować znakomitą proporcję przy ich mieszaniu.

Jedziemy długo, powoli, stoimy godzinami na stacjach, czekamy na naprawę torów i mostów, przepuszczamy jakieś pilniejsze pociągi. Po trzech dniach na sam widok alkoholu robi mi się niedobrze, resztki gaży przegrałem w karty i pewnie zanudziłbym się na śmierć, gdyby nie parę książek pożyczonych od por. Jabłońskiego. Jack London i Claude Farrere porywają moją wyobraźnię. Przebywam nad Jukonem i nad Mackenzie, w Indochinach i na morzach południowych, w obozach poszukiwaczy złota, wśród traperów i w palarniach opium Sajgonu. Pojechać tam! Zobaczyć! Doznać takich przygód!

Janek Gadkowski, podoficer działu foto, ma podobne marzenia. Wydaje mi się, że mógłby je łatwiej zrealizować niż ja: dobry fotograf prędzej znajdzie pracę niż najlepszy pilot... Oczywiście trzeba by jeszcze władać dobrze angielskim, albo francuskim.

Na razie, zanim zaczniemy działać w tym kierunku, próbujemy palić opium. Uzyskuje się je przez podgrzewanie lekarstwa na rozstrój żołądka. Brązowy płyn paruje nad spirytusowym palnikiem, aż do chwili gdy w tygielku powstaje lepka maź. Wyskrobujemy ją, robimy z niej kulkę i według przepisu Farrere'a w „Naszych sojuszniczkach" — zatknąwszy u końca szklanej pipety, zapalamy od płomienia, po czym zaciągamy się dymem. Dym pachnie makiem, kulka skwierczy, co chwila gaśnie, trzeba ją znów rozpalać, a upojenie, fantastyczne zjawy i nawet senność nie nadchodzą. Albo to opium z naszej apteki polowej jest diabła warte, albo w ogóle przesada z tymi urojeniami i upojeniami... A może ja mam szczególnie odporny organizm i ustrój nerwowy? Przecież w Wyższej Szkole Pilotów, w Ławicy jeden z kolegów, kapral Białogrodzki poczęstował mnie raz kokainą i też nie odczułem żadnych sensacji. Tyle, że mi nos zdrętwiał po zażyciu szczypty „białej tabaki" i — że do późnej nocy nie mogłem zasnąć. On zaś sprzedałby ostatnie portki za ten narkotyk; utrzymywał, że zawdzięcza mu odwagę, jasność myśli, błyskawiczny refleks i znakomite samopoczucie w powietrzu. Może tak było istotnie, dopóki rozporządzał zapasem białego proszku. Lecz gdy ten zapas się wyczerpał, następowała reakcja. Białogrodzki gnuśniał, rozklejał się, tracił ochotę do latania i popadał w mizantropię. Zginął wraz z obserwatorem, ppor. Starzyńskim przy starcie do lotu bojowego na lotnisku Mokotowskim 12 sierpnia r. 1920, przeciągnąwszy maszynę aż do utraty prędkości. Może z braku podniety — może z nadmiaru pewności siebie...

Co do mnie, to wcale nie odczuwam potrzeby uciekania się do narkotyków. Jestem tylko ciekawy, jak się objawia ich działanie i chciałbym go doświadczyć. Ale — jak dotąd — wyniki tych doświadczeń zawodzą: nie rozumiem, jak można zostać nałogowcem.

★

— Człowieku, zastanów się, co chcesz zrobić! Masz dziewiętnaście lat!

Goligowski chodzi wielkimi krokami po adiutanturze, zatrzymuje się przede mną i na głos powtarza moje własne myśli. Nie wszystkie zresztą, bo nie wspomina ani o tym jak przeżyłaby mój nierozważny krok mamusia, ani też o niezbyt pochlebnej opinii jaką ma etatowa urzędniczka XI kategorii, Stanisława W. z powodu daleko posuniętych flirtów z licznymi wielbicielami.

Ta ostatnia okoliczność znana jest oczywiście adiutantowi. Nie wytacza jej jako argumentu, aby oszczędzić mi upokorzenia. Przemawia mi do rozsądku, jak dobry przyjaciel.

Przyznaję mu słuszność, ale...

— Obiecałem jej. Powinienem dotrzymać słowa.

— Ona ci zawsze dotrzymywała?

— Może nie. Ale...

— No więc! Posłuchaj: namyśl się dobrze i przyjdź do mnie jutro. Jeżeli będziesz się dalej upierał przy tym idiotycznym małżeństwie, otrzymasz zezwolenie. Jeżeli dojdziesz do wniosku, że chcesz zrobić głupstwo tylko z powodu tego dziecinnego przyrzeczenia, twój wniosek zostanie załatwiony odmownie. Będziesz miał usprawiedliwienie: bez zgody dowództwa nie dadzą ci ślubu.

To jest istotnie wyjście. Może nie bardzo honorowe, ale proste... W gruncie rzeczy zależy mi tylko na zrzuceniu z siebie odpowiedzialności za niedotrzymanie tej obietnicy. W ciągu doby pękają ostatnie skrupuły.

— No i co? Zdecydowałeś się?

— Tak. Wolałbym dostać odmowę.

— Zrobione!

Goligowski przekreśla mój wniosek czerwonym ołówkiem, pisze: „Podanie podchorążego Meissnera załatwiono odmownie", stawia swoją parafę i odbija okrągłą pieczęć.

— Będziesz mi kiedyś wdzięczny.

Wytrzymałem nerwowo scenę jaka rozegrała się w pokoju odnajętym od wdowy na Bydgoskim Przedmieściu. Nie było przy tym łez, padały tylko słowa nabrzmiałe gniewem i wzajemne oskarżenia. Miłość uleciała z wiatrem...

★

Nadeszła zima, eskadra otrzymała kilka francuskich samolotów Breguet XIV, latamy na zadania aerofotogrametryczne. Stacha porzuciła pracę maszynistki i wyjechała do Warszawy. Lada dzień ma nastąpić demobilizacja ochotników, w pierwszym rzędzie — słuchaczy wyższych uczelni... I co dalej?

Na święta jadę do domu. Tadek już w listopadzie został zwolniony ze swego 56. pułku piechoty i zaraz potem pojechał do Sosnowca, aby tam wstąpić do oddziałów dywersyjnych, które za sprawą naszego Sztabu Generalnego tworzy się w okręgu plebiscytowym na Górnym Śląsku w przewidywaniu akcji zbrojnej.

Wpada na parę dni do Warszawy. Nie widzieliśmy się od dwóch lat, więc do późnej nocy opowiadamy sobie nawzajem o swoich dziejach. Najbardziej interesuje mnie ta sprawa oddziałów dywersyjnych — co to takiego?

Oczywiście: tajemnica wojskowa...

Hm.. Bardzo mnie pociąga taka awantura.

— Mógłbyś mi ułatwić przyjęcie do tej dywersji?

— Spróbuję. Ale musisz zwolnić się ze służby wojskowej.

Z tym nie będzie trudności; w Toruniu lada dzień mają się ukazać zarządzenia wykonawcze do rozkazu o demobilizacji.

Jestem już niemal zdecydowany, gdy w drugie święto spotykam Kazika Burzyńskiego, pilota z XII eskadry wielkopolskiej. Jest już w ubraniu cywilnym, stara się o pracę w towarzystwie „Franco-Roumain", które otrzymało koncesję na utworzenie linii komunikacji lotniczej Warszawa—Praga—Strasburg—Paryż.

Fiuu! To ja bym też chciał tam latać!

— Czemu nie! Wprawdzie na razie wszystko jest dopiero w stadium organizacji, ale piloci będą potrzebni.

Daje mi tymczasowy adres dyrekcji, udziela rad i wskazówek.

— Postaraj się o poparcie i opinie. Złóż podanie. Mają zatrudnić kilku pilotów francuskich i kilku Polaków.

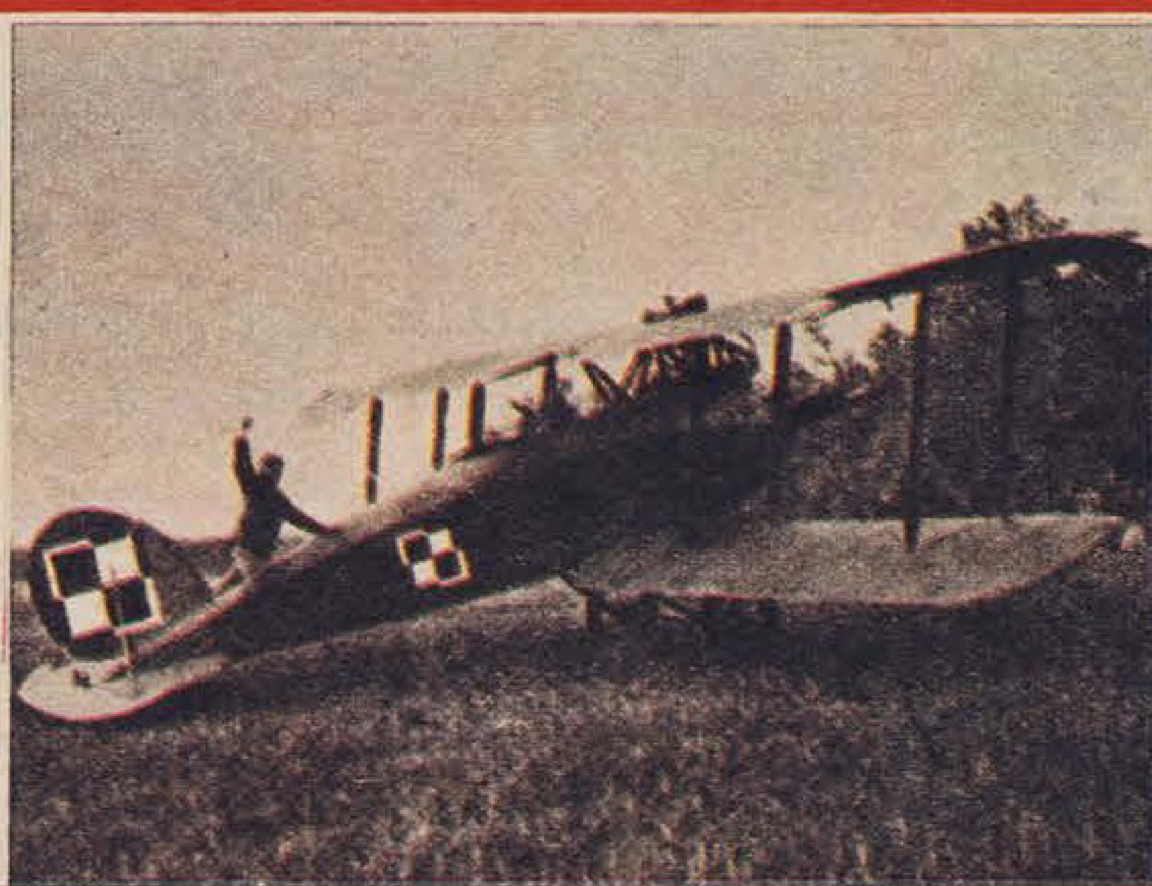
I co teraz wybrać? Górny Śląsk czy Paryż? „Osiołkowi w żłoby dano"...

KONIEC

Samoloty używane w lotnictwie polskim w okresie 1918—1920



Niemiecki Rumpler CVII



Niemiecki Albatros C XV

NIEMIECKIE TOWARZYSTWO ASTRONAUTYCZNE

Mgr inż. JACEK WALCZEWSKI

Korespondencja własna z NRD

NIEMIECKIE Towarzystwo Astronautyczne powstało 22 czerwca 1960 roku, w ubiegłym roku obchodziło więc 5-lecie swego istnienia. Jakkolwiek liczba członków Towarzystwa nie jest zbyt duża (ok. 130, z tego większość w Berlinie), aktywna ich działalność pozwala Towarzystwu wykazać się szeregiem godnych uwagi osiągnięć. Towarzystwo nie ogranicza się bowiem do działalności społecznej, ale prowadzi również dwie stacje obserwacyjne sztucznych satelitów. Jedna z tych stacji zlokalizowana jest przy Szkole Inżynieryjnej Budowy Maszyn w Berlinie, druga — przy wydawnictwie „Junge Welt" również w Berlinie, przy czym wspomniane wydawnictwo opłaca etat kierownika stacji. Pierwsza stacja nie posiada etatowego kierownictwa, ale dzięki opiece dyrekcji Szkoły i ochotniczej pracy uczniów również rozwija się pomyślnie.

Ponieważ niebo nad Berlinem jest silnie zadymione, a często zachmurzone, obserwacje optyczne udają się tutaj rzadko, a obserwować można tylko jasne satelity (do 6 wielkości gwiazdowej). Obydwie stacje położyły więc główny nacisk na obserwacje radiowe i w tej dziedzinie mogą pochwalić się pięknym dorobkiem — systematycznymi obserwacjami satelitów serii „Kosmos", jak również odbiorem sygnałów satelitów radzieckich „Elektron" 3 i 4 oraz sygnałów statków kosmicznych „Woschod" 1 i 2. Codzienny nasłuch na niektórych pasmach częstotliwości pozwalał również na wczesne meldowanie o pojawieniu się nowych satelitów. Analiza otrzymanych materiałów pozwala na uchwycenie pewnych efektów jonosferycznych jak również określenie dobowej zmiany czasu obiegu satelitów o niskich orbitach. Te naukowe wyniki są głównie owocem pracy etatowego kierownika stacji „Junge Welt" — K. H. Neumanna, niemała jest tu też zapewne zasługa naukowych opiekunów i konsultantów stacji — pracowników Obserwatorium Astronomicznego w Babelsberg pod Berlinem.

Trudno jednak nie zauważyć faktu, że znaczną część prac obserwacyjnych wykonują tu amatorzy — młodzież ucząca się i pracująca. Młodzież ta ma tutaj dobrą szkołę praktycznego kontaktu ze sprawami astronautyki. Przyczynia się do tego nie tylko rzetelna opieka fachowa i dobra organizacja pracy ale w znacznej mierze także dobre wyposażenie stacji. Stacja „Junge Welt" dysponuje nie tylko dobrymi odbiornikami komunikacyjnymi na różne pasma i magnetofonami rejestrującymi ale także sprzętem zupełnie „fachowym": zegarem kwarcowym, chronografem, zestawem do pomiaru natężenia sygnału wraz z rejestracją oraz pomocniczą aparaturą elektronową, jak oscylografy, generatory itp. Montowany jest zestaw do obserwacji efektu Dopplera na sygnałach sztucznych satelitów, co wkrótce otworzy możliwości rozpoczęcia nowych, niezwykle ciekawych i perspektywicznych badań.

Dla wszystkich, którzy interesują się tą dziedziną i pragnęliby nawiązać bliższy kontakt ze stacją „Junge Welt" celem ewentualnej współpracy lub wymiany doświadczeń, podaję adres kierownika stacji: Karl-Heinz Neumann, 102 Berlin 2, Liebknechtstrasse 31, Redaktion der „Astronomie und Raumfahrt", DDR (NRD).

Działalność Niemieckiego Towarzystwa Astronautycznego nie ogranicza się do obserwacji sztucznych satelitów. Oczywiście prowadzona jest zwykła działalność organizacyjno-odczytowa, a na uwagę zasługuje organizowanie co miesiąc w Obserwatorium Archenhold — Seminariów Astronautycznych, dostępnych dla publiczności. Utworzono również specjalne „Grupy Robocze" dla tematyki „Dokumentacja" i „Astronautyka w Szkole". Wspólnie z Komitetem Astronomii wydaje się miesięcznik „Astronomie und Raumfahrt" (Astronomia i Astronautyka), popiera się działalność wydawniczą i utrzymuje kontakt z prasą i radiem celem fachowego konsultowania publikowanych wiadomości z zakresu astronautyki. Towarzystwo interesuje się również sprawami rakietnictwa amatorskiego (modelarstwa rakietowego), jakkolwiek w tej dziedzinie nie prowadzi na razie szerszej działalności. Przed dwoma laty przedstawiciele Towarzystwa wzięli udział jako obserwatorzy w Zawodach Rakiet Amatorskich im. K. Siemienowicza w Krakowie.

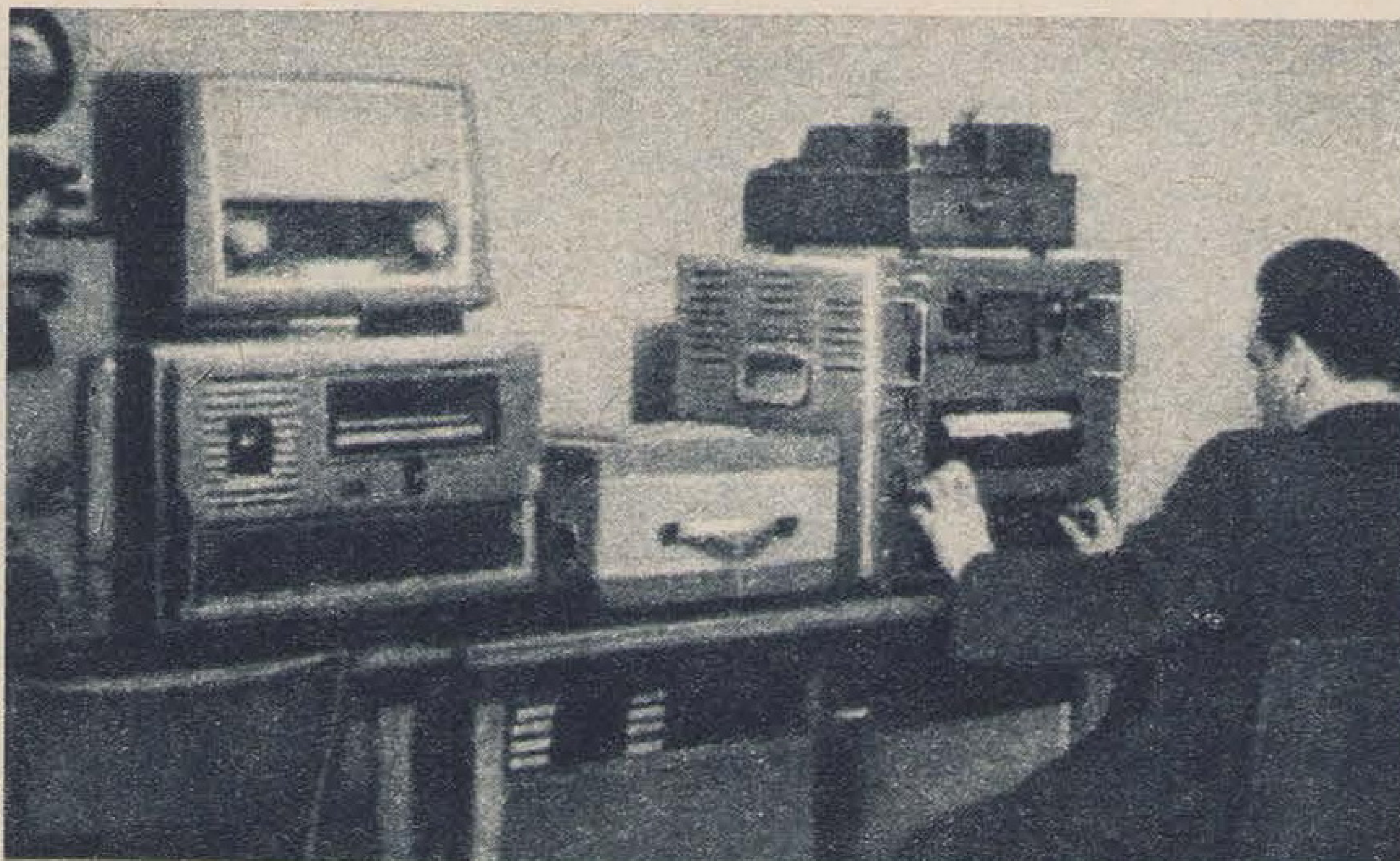
Towarzystwo jest finansowane przez Niemiecką Akademię Nauk i z tych funduszów zakupuje m. in. wyposażenie techniczne stacji obserwacyjnych sztucznych satelitów.

Od redakcji: Autor niniejszej korespondencji gościł ostatnio na zaproszenie Niemieckiego Towarzystwa Astronautycznego w Berlinie, gdzie brał udział w posiedzeniu Prezydium Towarzystwa oraz wygłosił w dniu 2 lutego br. dwa odczyty (w języku niemieckim): „Rakiety w badaniach meteorologicznych w Polsce" oraz „Zastosowanie rakiety doświadczalnej typu RP-2 dla szkolenia młodych techników rakietowych". Jako ilustrację odczytów wyświetlono filmy „Polski rakietowy sondaż meteorologiczny", „Rakieta RD-42" i „Rakieta RP-2". Odczyty wzbudziły duże zainteresowanie.



Członkowie zarządu Niemieckiego Towarzystwa Astronautycznego działającego w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Od lewej: sekretarz — H. Pfaffe, wiceprezes — prof. dr J. Hoppe (dyrektor Obserwatorium Astronomicznego Babelsberg), kierownik stacji obserwacyjnej sztucznych satelitów — K-H. Neuman.

Fragment wyposażenia stacji do obserwacji sztucznych satelitów Niemieckiego Towarzystwa Astronautycznego w Berlinie-Lichtenbergu — (Niemiecka Republika Demokratyczna).



CIEKAWOSTKI TECHNICZNE

DODATEK BERYLU DO PALIW RAKIETOWYCH

Badania naukowe wykazały, że dodanie do stałego paliwa rakietowego 10% bardzo drobno sproszkowanego berylu może zwiększyć uzyskiwany impuls właściwy o 15 sek. Tego rodzaju paliwo zostanie prawdopodobnie zastosowane w silniku hamującym mającego wylądować na Księżycu aparatu Kosmicznego USA typu „Surveyor" (Mierniczy). Umożliwi to zmniejszenie potrzebnej ilości paliwa, a tym samym zwiększenie liczby przyrządów naukowych.

RAKIETY EGIPSKIE

Od przeszło trzech lat w Egipcie budowane są rakiety klasy ziemia—ziemia następujących podstawowych typów:

„Al Zafir" (Zwycięzca) — jednoczłonowa z silnikiem zasilanym płynną mieszanką paliwową, mającą udźwig 500 kG i zasięg 370 km.

„Al Kahir" (Zdobywca) — jednoczłonowa z silnikiem zasilanym płynną mieszanką paliwową, mającą udźwig 2 000 kG i zasięg około 600 km.

„Al Ared" (Badacz) — dwuczłonowa z silnikami zasilanymi płynną mieszanką paliwową, mającą zasięg przeszło 950 km.

RAKIETA STARTUJĄCA Z POWIERZCHNI MORZA

W USA istnieje rakieta, która startuje ze specjalnego zasobnika swobodnie pływającego po powierzchni wody. Rakieta nosi nazwę „Hydra-Iris". Złożona ona jest z dwóch członów. Pierwszy człon nosi nazwę „MR 1", a drugi „Iris". Pierwszy człon składa się z trzech rakiet zasilanych paliwem stałym. Ma on masę 219 kg i średnicę 0,43 m. Silniki wytwarzają ciąg 11,7 T i działają przez okres 1,858 sek. Drugi człon ma masę 552 kg i średnicę 0,32 m. Jest on napędzany przez jeden silnik zasilany paliwem stałym wytwarzający ciąg 23,8 T. Silnik ten działa 54 sekundy. Ładunek użyteczny (przyrządy naukowe) o masie 43 kg jest umocowany w głowicy o długości około 2 m i średnicy 0,51 m. Może on być wyniesiony na wysokość około 314 km. Przyrządy naukowe przeznaczone są głównie do badania dolnej części wokółziemskich obszarów radiacji, która u wybrzeży Urugwaju rozpoczyna się już na wysokości 298—320 km.

KILKADZIESIĄT TON WYRZUCA PILOTA

W wyrzucanych fotelach pilotów szybkich samolotów odrzutowych bywają stosowane silniki rakietowe wytwarzające ciąg większy niż 20 T. Umożliwia to bezpieczne wyrzucenie pilota z samolotu lecącego na wysokości 21 km z prędkością większą niż 2 800 km/h.

ZEGAREK DLA KOSMONAUTÓW

W jednym z laboratoriów skonstruowano czterowskazówkowy miniaturowy zegarek elektryczny dla kosmonautów. Jego wskazówki pokazują: sekundy, doby, miesiące i lata. Energia elektryczna dostarczana jest przez maleńkie ogniwo rtęciowe i wystarcza na kilka lat.

AM



REKORD WHITE'A

W „Skrzydlatej" z 13 lutego br. z dużym zainteresowaniem zapoznałem się z sylwetką znanego pilota doświadczalnego majora Roberta White'a. M. in. podane są tam rekordy lotnicze ustanowione przez White'a, wśród nich rekord wysokości z 17 lipca 1962 roku wynoszący 95 935 m. Natomiast Eugeniusz Banaszczyk w książce „Najszybsi ludzie świata" podaje (str. 260), że 19 grudnia 1962 roku mjr. R. White pobił ten rekord osiągając wysokość 143 km. Prosiłbym bardzo o wyjaśnienie, który rekord jest prawdziwy?" — pisze **Marek Malinowski ze Świecia n.Wisłą.**

Sprawdziliśmy. Oficjalnym rekordem ustanowionym przez Roberta White'a jest wynik podany w „Skrzydlatej".

„ZIELONA RAKIETA"

Gustaw Pańczyk — Grzybów, pow. Stasiów. Wydana ostatnio książka Siemiona Kuźniecowa „Zielona rakieta" powinna być dostępna w większości księgarń.

W przypadku jej braku prosimy pisać pod adresem: **Powszechna Księgarnia Wysyłkowa 47, ul. Nowolipie 4.**

MODELARSKIE ZAKUPY

Jan Brzozowski, Zdzisław Maksymiuk i Stefan Bożek z Chełma Lubelskiego budują własnymi siłami modele lotnicze. W związku z tym pragną nabyć przynajmniej niektóre materiały modelarskie. Proszą więc o poinformowanie gdzie można uczynić takie zakupy.

Punkty sprzedaży Centralnej Składnicy Harcerskiej i sklepy prowadzące sprzedaż artykułów politechnicznych na terenie województwa lubelskiego, w których można nabyć materiały modelarskie, znajdują się w następujących miejscowościach: **Lublin — ul. Kowalska 14 i ul. Królewska 15, Zamość — ul. Lenina 3, Kraśnik Lub. — ul. Ogrodowa 1, Parczew — ul. Wolności 5, Biała Podlaska — ul. Brzeska 1, Janów Lub. — ul. Zamojska 23 i Bełżyce — ul. Rynek 1.**

Największym sklepem tego typu jest **Centralna Składnica Harcerska — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86,** która dla zamiejscowych prowadzi sprzedaż wysyłkową za zaliczeniem pocztowym.

Na życzenie naszych Czytelników podajemy też adres redakcji **„Modelarza" i „Małego Modelarza" — Warszawa, ul. Chocimska 14.**

„JODEL D. 140"

Eugeniusz Waliszewski — Zgierz. Na życzenie podajemy niektóre dane techniczne 4-miejscowego francuskiego samolotu **Jodel D. 140 „Mousquetaire".**

Prototyp oblatano 4 czerwca 1958 r, a już w listopadzie tegoż roku wystartował pierwszy egzemplarz seryjny.

Dane techniczne: rozpiętość — 10,27 m, długość — 7,82 m, wysokość — 2,05 m, powierzchnia nośna — 17,9 m, ciężar — 620 kG, ciężar w locie — 1 200 kG, prędkość maksymalna przy ziemi — 250 km/h, prędkość wznoszenia — 3,8 m/sek, pułap — 5 000 m, zasięg — 1 400 km, długość startu na przeszkodę 15 m — 305 m, silnik — Lycoming O-360-A2A o mocy 180 KM.

POTRZEBNY MECHANIK

Aeroklub Ziemi Mazowieckiej w Płocku zatrudni z dniem 1 kwietnia br., na obowiązujących w jednostkach APRL warunkach, 1 mechanika obsługi naziemnej w zakresie szybowców i sprzętu startowego z ważnymi uprawnieniami. Przewidziany etat technika szybowcowego. Pożądany kawaler. Mieszkanie w komfortowym hotelu robotniczym i ułatwienie w uzyskaniu mieszkania spółdzielczego.

ODZNACZENIA KOSMONAUTÓW RADZIECKICH

„Słyszałem, że kosmonauci radzieccy K. Fieoktistow i W. Komarow otrzymali odznaczenia od FAI. Proszę o wyjaśnienie jakie to były odznaczenia?" — piszą **Jan Stefański i Zenon Grabek ze Szczecinka.**

Rzeczywiście, w dniu 17 listopada 1965 r. radziecki kosmonauta K. Fieoktistow otrzymał złoty medal Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI. Natomiast tegoż dnia kosmonauta W. Komarow otrzymał Order Róży Wiatrów nie od FAI lecz od Międzynarodowego Komitetu Aeronautyki i Lotów Kosmicznych COSPAR.

KONTROLER LOTNICZY

„Słyszałam o możliwości zdobycia zawodu kontrolera lotniczego. Chciałabym uzyskać taki zawód. Proszę o podanie warunków przyjęć i adresu, pod który należy kierować się w tej sprawie" — pisze **Barbara Modrzejewska z Iłowa.**

Zawód kontrolera ruchu lotniczego uzyskać można na kursach organizowanych co pewien czas przez Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Na kursy przyjmowani są kandydaci i kandydatki, którzy m. in. posiadają świadectwo dojrzałości i znajomość języków rosyjskiego i angielskiego, w stopniu co najmniej bardzo dobrze opanowanego zakresu nauczania w szkole średniej. **Kandydaci zdają egzamin z języka angielskiego.**

Dokładnych informacji udziela i zgłoszenia przyjmuje **Dział Kadr Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — Warszawa, ul. Grójecka 17.**

Najbliższy kurs (3 miesiące teorii oraz 1,5 miesiąca praktyki) rozpocznie się w październiku br. Ewentualne zgłoszenia należy więc nadsyłać pod wskazanym tu adresem dopiero na przełomie sierpnia i września br.

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 409

Nowe wydanie 3 Działu Kodeksu Sportowego

W lutym 1966 r. opublikowane zostało przez Aeroklub PRL jako obowiązujące od 1.IV.1966 r. nowe wydanie Działu 3 (Szybowce) Kodeksu Sportowego FAI.

W stosunku do wydania z roku 1964 nowe wydanie obejmuje zmiany wprowadzone przez Międzynarodową Komisję Szybowcową FAI na posiedzeniach w dniach 30.10.1964 r. i 29.10.1965 r.

— **par. 1.6.6. (związek między utraconą wysokością a odległością).**

Zmiana wprowadzona do tego paragrafu decyzją Międzynarodowej Komisji Szybowcowej w dniu 30.10.1964 r. była opublikowana w formie nowego pełnego tekstu paragrafu w Biuletynie Aeroklubu PRL Nr 391 („Skrzydlata Polska" Nr 13 z dnia 28.3.1965 r.).

— **par. 8.2.2.b.2 oraz 8.2.3.a.2, (przeloty warunkowe niedocelowe 300 km i 500 km po trasie trójkątnej).**

Decyzją Międzynarodowej Komisji Szybowcowej z dnia 29.10.1965 r., w przypadku pokonania ustanowionej odległości lecz nie ukończenia trójkąta (lądowanie przed osiągnięciem mety) przelot może być uznany za warunkowy i zaliczony, o ile lądowanie miało miejsce nie dalej niż 10 km od trasy ostatniego boku trójkąta.

Srebrne Odznaki Szybowcowe

1(2997) **Wiesław Matusewicz** — 7 h 29 min, 1550 m, 53 km (9.06.1962)

2(2998) **Waldemar Stanisz** — 5 h 25 min, 1600 m, 53 km (3.09.1965)

Złote Odznaki Szybowcowe

1(571) **Stanisław Szadziul** — 3400 m, 334 km (30.11.1965)

2(572) **Ryszard Leja** — 3750 m, 307 km (22.02.1966)

3(573) **Ireneusz Mikołajczyk** — 5200 m 494 km (22.02.1966)

Diamenty za przelot 500 km

1(208) **Jerzy Maj** — 500 km (30.07.1964)

Diamenty za przelot docelowy 300 km

1(725) **Stanisław Szadziul** — 334 km (16.05.1964)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

1(291) **Ireneusz Mikołajczyk** — 5200 m (22.02.1966)

REKORDY OGÓLNE

KLASA G — II — (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów w DZIEŃ

Stefan Czerwonka, Jerzy Sobczyk, Jerzy Dudek (Aeroklub Podkarpacki) Krosno dnia 27.01.1966. **1,85 m**

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk mgr pil. Arnold Juniter

ZBIERAMY ZNACZKI

FRANCJA. Z okazji wystrzelenia w Kosmos pierwszego francuskiego satelity A-1 przez rakietę nośną typu „Diamant" wydano tu serię złożoną z dwóch znaczków, połączonych pośrodku przywieszką z okolicznościowymi napisami. Znaczek za 30 c przedstawia rakietę „Diamant", zaś znaczek za 60 c satelitę A-1 (patrz reprodukcja).

GWINEA. Wydano tu 2 bloki znaczkowe upamiętniające ostatnie osiągnięcia w zdobywaniu Kosmosu. Pierwszy blok poświęcony jest kosmonautom amerykańskim i składa się z 5 tryptyków znaczkowych: I — 5 fr. — Grissom, 100 fr. — Grissom i Young w statku kosmicznym, 10 fr. — Young; II — te same znaczki co w tryptyku I; III — znaczki za 15, 25 i 30 fr. przedstawiają fotografie Księżyca przekazane przez „Ranger-9"; IV i V tryptyk posiadają takie same znaczki jak tryptyk I.

Drugi blok poświęcony jest kosmonautom radzieckim i również składa się z 5 tryptyków: I — 5 fr. — Bielajew, 100 fr. — panorama narysowana przez Leonowa przed orbitowaniem, 10 fr. — Leonow; II — te same znaczki co w tryptyku I; III — 15 fr. — lot statków „Wostok" III i IV, 25 fr. — pierwszy satelita radziecki i 30 fr. — pierwsza kobieta w Kosmosie oraz „Wostoki" V i VI; IV i V tryptyki takie same jak I. Ogólna wartość nominalna 2 bloków wynosi 530 fr.

GORNA WOLTA. Wydano tu znaczek za 30 fr poświęcony telekomunikacji kosmicznej. Znaczek przedstawia kulę ziemską i satelitę na tle nieba.

BOGUSŁAW KUROWSKI





SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE „KOBUZA 3"

Szanowny Panie Redaktorze!

Jako zainteresowany, z dużą ciekawością przeczytałem obszerny artykuł (z ciekawymi zdjęciami) w numerze 5 „SP" z br. na temat nowego naszego szybowca SZD-21-2B „Kobuz 3". Artykuł nie pozbawiony jest jednak pewnych nieścisłości, które pragnąłbym tu wyjaśnić:

1. W sylwetce „Kobuza 3" (kolejna czwarta) narysowano przejście statecznik kierunku-kadłub zakończone do przodu podłużnym lemieszem, sięgającym mniej więcej do wręgi 15-tej. Tymczasem ze względów ciężarowych i technologicznych z takowego zrezygnowano już w pierwszym prototypie i żaden z „Kobuzów 3" nie posiada lemiesza.

2. Okucia główne skrzydeł łączone są dwoma sworzniami rozprężnymi, poziomymi (jeden na drugim w osi kadłuba), a nie jak podano jednym pionowym. Takie rozwiązanie mają produkowane u nas wszystkie odmiany „Fok".

3. W artykule zasygnalizowano, że żebra statecznika wysokości są duralowe, tymczasem cały statecznik i wszystkie główne zespoły szybowca, w tym i żebra są konstrukcji drewnianej.

Na zakończenie chciałbym dodać, że wspomniany w artykule pierwszy lot prototypu szybowca SZD-21-2B „Kobuz 3" nr fabr. W-257 w dniu 10 grudnia 1964 r. miał miejsce na lotnisku we Wrocławiu przy udziale fabrycznego pilota doświadczalnego kierownika Kontroli Technicznej inż. Jerzego Popiela i pilota doświadczalnego Instytutu Lotnictwa inż. Andrzeja Abłamowicza, o czym zresztą informowała już swoich czytelników „Skrzydlata Polska" w nr 5 z ubiegłego roku.

Z poważaniem
Mgr inż. Edward Sobczak
Główny Technolog
Zakładu Sprzętu Lotnictwa Sportowego we Wrocławiu



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

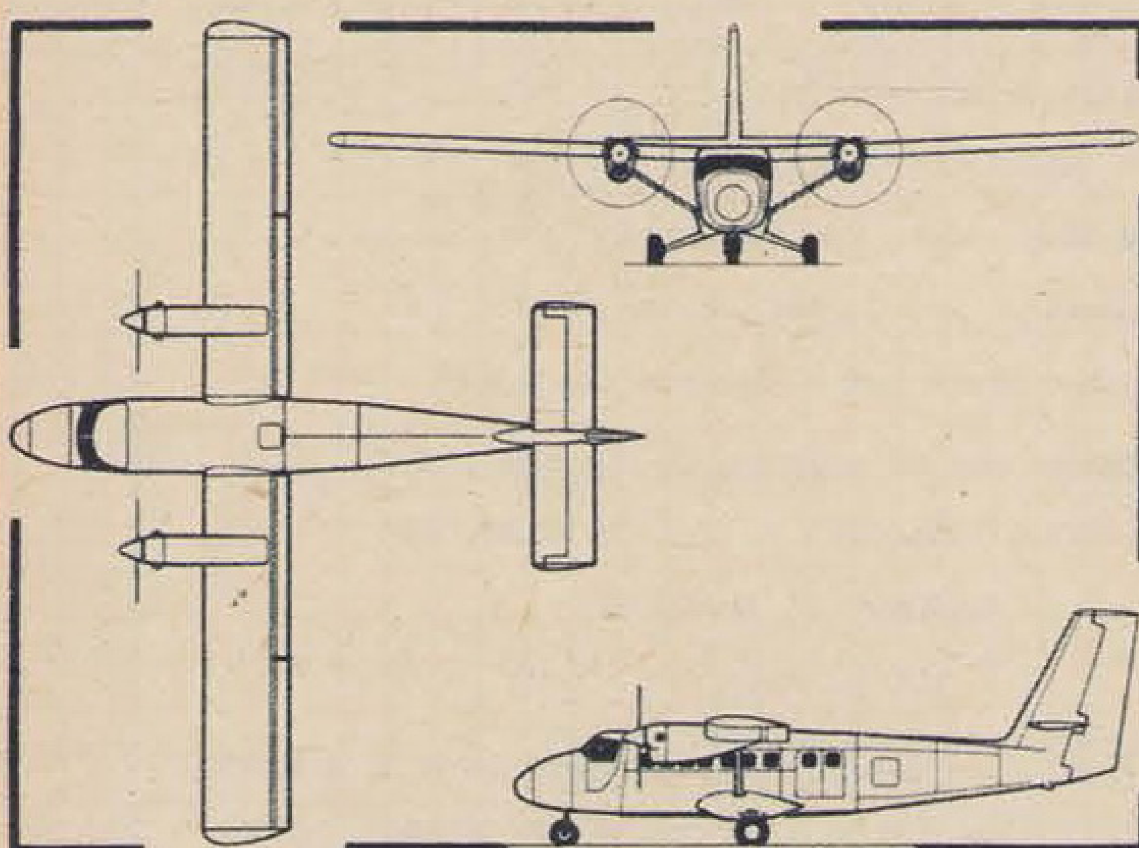
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2149 M-85

* RAKIETĄ PO ŚWIECIE *



SAMOLOT TRANSPORTOWY ● TWIN OTTER

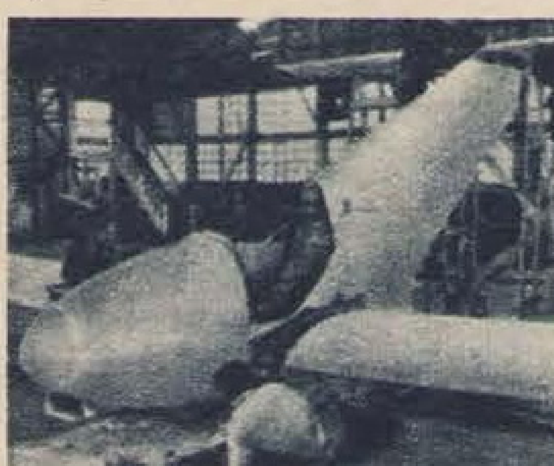
Znany kanadyjski samolot „Otter" doczekał się następcy DHC-6 z 2 silnikami turbośmigłowymi PT-6A20 (2 x 578 KM). Zabiera 14 pasażerów. Rozpiętość — 19,81 m, długość — 15,09 m. Ciężar własny — 2,65 T, całkowity — 4,76 T. Prędkość max. — 297 km/h, przelotowa — 215 km/h, min. — 102 km/h. Wznoszenie — 503 m/min. Pułap — 8,23 km. Zasięg max. — 1 427 km. Rozbieg — 189 m, dobieg — 213 m.



LATAJĄCE LABORATORIUM

W Związku Radzieckim zakończono intensywne badania mające na celu określenie rzeczywistych resursów technicznych i międzyprzeglądowych różnych samolotów pasażerskich używanych przez „Aerofłot". Badania prowadzono nad grupami maszyn tego samego typu liczących po 7 samolotów. Na zdjęciu obok — jeden z samolotów Ił-18 podczas prób kontrolnych.



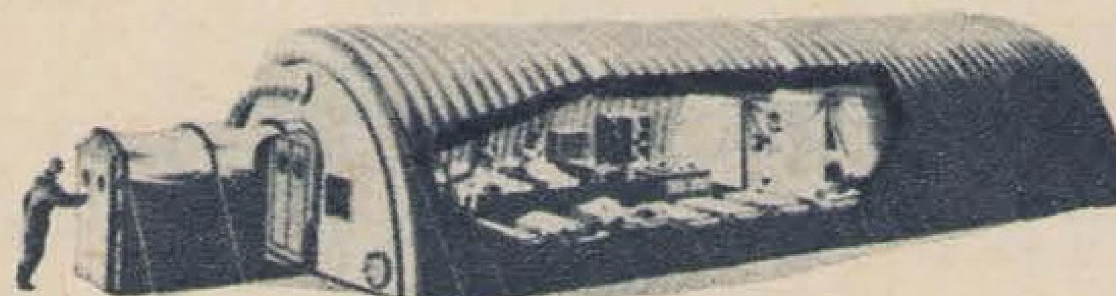


SZYBOWIEC Z PAPIERU

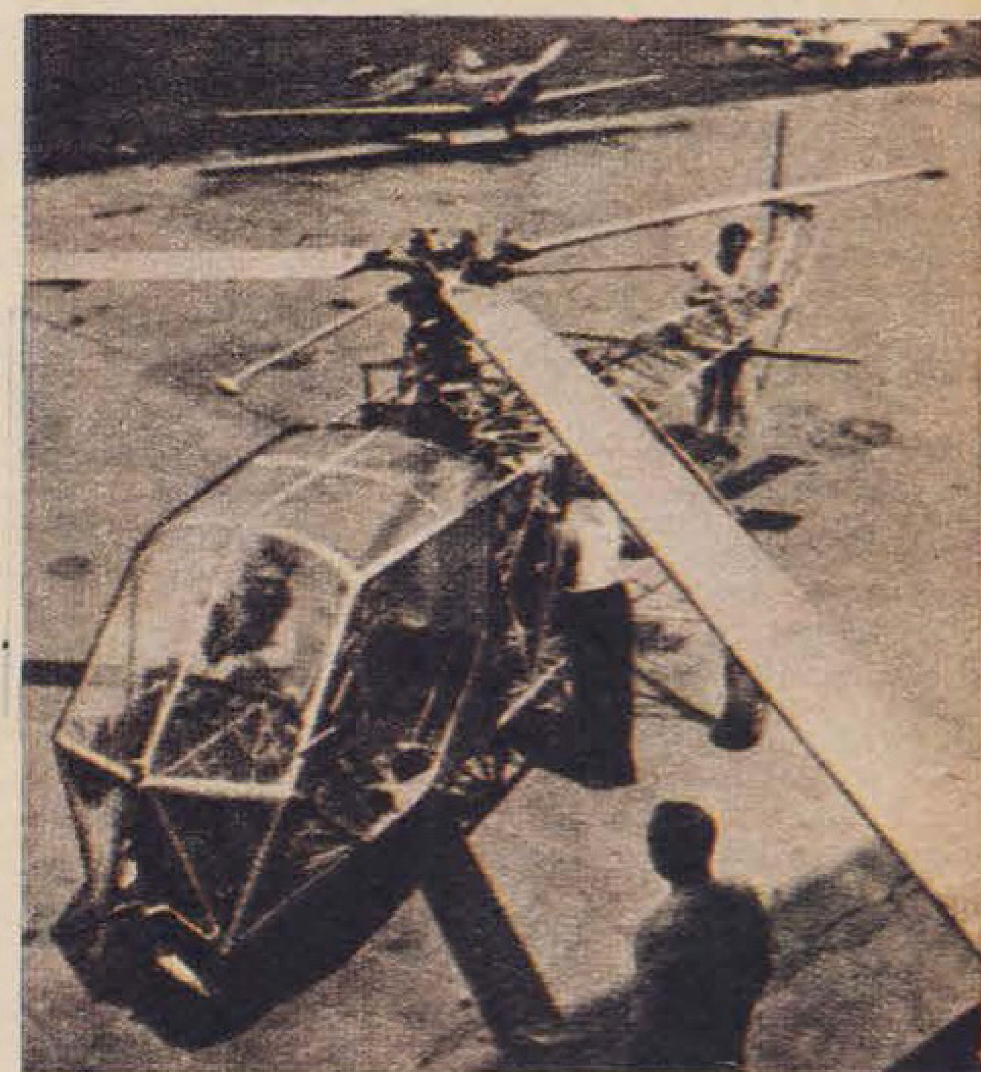
Prof. Kimura (Japonia) opracował 1-miejscowy szybowiec doświadczalny konstrukcji drewnianej z pokryciem balsa-papier. Większość elementów konstrukcyjnych wykonano również z balsy wzmocnionej warstwą papieru. Na zdjęciu — fragment budowy szybowca.

SZPITAL LOTNICZY

12 ludzi w ciągu 30 minut może rozwinąć szpital przystosowany do obsługi 400 rannych w ciągu 1 doby. Szpital zawiera salę operacyjną i aptekę. Składa się z nadymanych elementów nośnych z plastyku, ma własną centralę energetyczną i klimatyzacyjną i waży po złożeniu (do wymiarów 1,06 x 2,08 x 3,65 m) — ok. 1,8 T. Jest przeznaczony do szybkiego przewozu samolotami i śmigłowcami w rejony klęsk żywiołowych.



ŚMIGŁOWIEC WĘGIERSKI



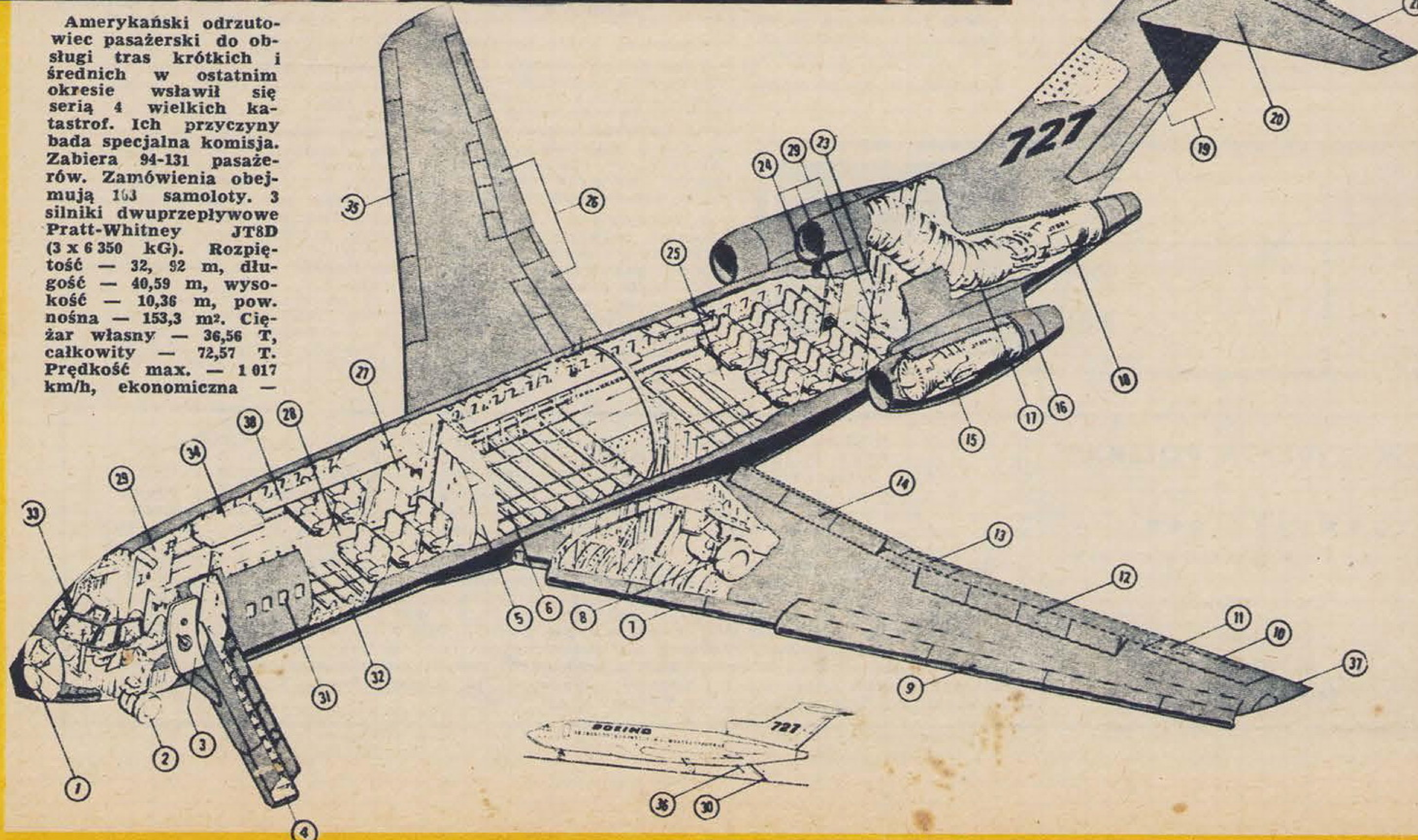
SOH-01, to śmigłowiec 2-miejscowy inż. inż. Bela Samu, Jenö Orosz i Daniela Hadházi zbudowany na Węgrzech w 1954 r. Silnik 160 KM, średnica wirnika — 10 m, ciężar całkowity — 900 kG, prędkość przelotowa — 130 km/h, wznoszenie — 120 m/min.



SAMOLOT PASAŻERSKI BOEING-727

Amerykański odrzutowiec pasażerski do obsługi tras krótkich i średnich w ostatnim okresie wsławił się serią 4 wielkich katastrof. Ich przyczyny bada specjalna komisja. Zabiera 94-131 pasażerów. Zamówienia obejmują 163 samoloty. 3 silniki dwuprzepływowe Pratt-Whitney JT8D (3 x 6 350 kG). Rozpiętość — 32, 92 m, długość — 40,59 m, wysokość — 10,36 m, pow. nośna — 153,3 m². Ciężar własny — 36,56 T, całkowity — 72,57 T. Prędkość max. — 1 017 km/h, ekonomiczna — 917 km/h na wys. 9,15 km, lądowania — 173 km/h. Wznoszenie — 15 m/sek, pułap — 11 km, zasięg — 5 000 km. Długość pasa — 2 210 m (start) i 1 405 m (lądowanie).

Oznaczenia: 1 — radar, 2 — podwozie przednie, 3—wejście dla pasażerów, 4 — wciągane schody, 5 — szatnia, 6 — zbiorniki paliwa, 7, 9, 12, 14, 26, — mechanizacja płata, 8 — podwozie główne, 10—klapka wyważająca, 11 — lotki dla małych prędkości, 13 — lotki dla wielkich prędkości, 15, 18 — silnik, 16 — urządzenie do odwracania kierunku ciągu, 17, 24 — wlot powietrza do środkowego silnika, 19 — dzielony ster kierunku, 20 — statecznik poziomy, 21, 22 — ster wysokości, 23, 30 — drzwi — pomost dla pasażerów, 25 — kabina turystyczna, 27 — bufet, 28 — kabina 1 klasy, 29 — toalety, 31 — okna z potrójną warstwą zabezpieczającą, 32 — konstrukcja kadłuba, 33 — kabina załogi, 34 — schowek dla łodzi gumowej, 35 — instalacja przeciwoblodzeniowa, 36 — wciągany zderzak tylny, 37 — awaryjny spust paliwa, 38 — klimatyzacja (kanały boczne nie zostały pokazane).





POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

NR 51 ● KWIECIEŃ 1966

SAMOLOTEM PO ŁOWIECKIE EMOCJE

W poprzednim numerze LOT Nowin zamieściliśmy zdjęcie francuskich myśliwych, którzy przybyli samolotem LOTu na zimowe polowanie w Polsce. Obecnie otrzymaliśmy od naszego paryskiego reprezentanta — Magnusa Hademanna — kilka zdjęć z pożegnania odlatujących do Polski myśliwych, wśród których był pan Edmond Blanc, cieszący się sławą najlepszego myśliwego Francji oraz pan baron Rotschild.

Dzieje tej myśliwskiej wyprawy zaczęły się jeszcze w lutym ubiegłego roku, gdy to do Polski przybyła grupa czterech lekarzy francuskich, by zapolować na wilki. Kilkudniowe łowy nie przyniosły wymarzonych trofeów, niemniej jednak Francuzi wyjeżdżali z Polski pełni wrażeń i emocji oraz z zadowoleniem wspominali gościnne przyjęcie ich w naszym kraju. Mówili nam, że przy najbliższej okazji postarają się znowu do nas przyjechać. Tak się też stało. Na tegoroczne polowanie na wilki namówili także wspomnianego już pana Edmonda Blanc oraz pana Rotschilda. Tuż przed wyjazdem zostali oni podjęci przez paryskiego reprezentanta LOTu na lotnisku Le Bourget tradycyjną żubrówką.

W poniedziałek 14 lutego br. francuscy myśliwi powrócili z Polski samolotem LOTu, chwaląc łowieckie emocje, doskonały bigos i dobrą organizację polowania. Tym razem szczęście im dopisało — upolowali okazałego basiora.



Myśliwi w czasie odprawy bagażowej

JADĄ GOŚCIE, JADĄ...

ZGODNIE z przewidywaniami, rok bieżący będzie rekordowym w rozwoju zagranicznej turystyki do Polski. Kraj nasz w ostatnich latach staje się bowiem coraz bardziej popularny — jeziora mazurskie, Tatry, zabytkowe miasta, stare puszcze, ośrodki wypoczynkowe i ludowe tradycje w wielu regionach Polski — stają się coraz silniejszym magnesem, szczególnie dla skandynawskich i zachodnioeuropejskich turystów. Przykładem są choćby Austriacy. Oto w pierwszym kwartale br. ORBIS przyjął ponad 70 zgłoszeń przyjazdu do Polski dużych wycieczek. Oznacza to podwojenie frekwencji w porównaniu z zeszłorocznym sezonem, kiedy to w ciągu całego roku gościliśmy 38 grup turystów austriackich. Znaczna ich ilość przybędzie na pokładach samolotów LOTu. Specjalnie uruchomione czartery ułatwią Austriakom szybką i wygodną podróż nie tylko do Krakowa — jak w roku ubiegłym — ale także nad Bałtyk oraz do Warszawy na przedstawienia operowe i baletowe w Teatrze Wielkim.

Podobnie awizowane są liczne wycieczki grupowych i indywidualnych turystów ze Skandynawii. Wielu z nich zatrzyma się w Polsce na dłużej, inni skorzystają z okazji — zwiedzą nasz kraj i polecą dalej nad ciepłe morza południowej Europy. Jak co roku zapowiadany jest również przylot dzieci Polonii Zagranicznej na wakacje do kraju. Czeka więc nas — załogę LOTu — znacznie zwiększony wysiłek. Od sprawności naszej pracy punktualności odlotów, jakości obsługi zależeć będzie czy nasi zagraniczni goście wywiozą z naszego kraju miłe i dobre wrażenia. Szczycimy się staropolską gościnnością. Warto o niej pamiętać i na pokładzie samolotu i w naszych portach lotniczych, udzielając informacji i załatwiając związane z przelotami formalności. Miły uśmiech stewardessy, sprawna obsługa, dokładna informacja znaczą niezmiernie wiele, czasami nawet więcej niż najpiękniej wydrukowany prospekt reklamowy.

Załoga LOTu ma już bogate doświadczenia. Niewątpliwie więc i tym razem trudne zadanie obsłużenia zwiększonej liczby pasażerów zostanie właściwie wykonane.



Francuscy lekarze-myśliwi, którzy przed rokiem bawili w Polsce na polowaniu, tuż przed odlotem do Paryża na pokładzie polskiego Iła-18.



W gościnie u LOTU. Drugi z lewej pan Edmond Blanc — „pierwsza strzelba Francji", trzeci — baron Rotschild. Pierwsza z prawej: czyniąca honory domu w imieniu LOTu pani Gabriela Domańska z naszej paryskiej placówki.

NOWY ROZKŁAD LOTÓW

PRZYPOMINAMY, że od 1 kwietnia obowiązuje nowy rozkład lotów na trasach krajowych i zagranicznych. Przynosi on szereg dogodnych połączeń. Na uwagę zasługuje zwiększenie ilości rejsów samolotami LOTu do Moskwy. Kursować one będą w poniedziałki, wtorki, piątki, soboty i niedziele, a od 1 lipca codziennie. Rozkład tych lotów został tak opracowany, że umożliwia naszym zagranicznym pasażerom, podróżującym z krajów zachodniej, południowej i północnej Europy tranzytem przez Warszawę — dotarcie szybkimi i wygodnymi samolotami LOTu typu Ił-18 jeszcze tego samego dnia do stolicy Związku Radzieckiego. Warto tu dodać, że turyści udający się do Moskwy korzystać będą tegorocznego lata ze znacznych zniżek, niezależnie od tego czy podróżować będą grupowo czy indywidualnie. Zniżki te przysługują także tym, którzy po drodze zatrzymywać się będą w Warszawie.

O konieczności zaopatrzenia się w nowe rozkłady lotów na liniach krajowych i zagranicznych przypomina na zdjęciu nasza nowa stewardessa, Teresa Skrzypczak.





TRANZYTEM W WARSZAWIE

Centralny Port Lotniczy Warszawa Okęcie gościł ostatnio grupę koszykarzy radzieckich, którzy po krótkim oczekiwaniu odlecieli na pokładzie LOTowskiego Iła-18 dalej do Moskwy.



Delegacja francuskich lekarzy po przybyciu do Warszawy na pokładzie polskiego „Viscounta".



PO LATACH

Na pokładzie polskiego Iła-18 przybyła z Brukseli do Warszawy znakomita aktorka pani Maria Modzelewska, stale zamieszkała w Nowym Jorku. Na lotnisku Okęcie witali Ją najbliżsi krewni oraz aktorzy scen warszawskich.

Na zdjęciu: pani Maria Modzelewska (w środku) witana przez panią Krystynę Zelwerowicz oraz pana Wacława Modzelewskiego.



W GOŚCINIE U CSA

Tradycyjnym zwyczajem warszawskie przedstawicielstwo Czechosłowackich Linii Lotniczych CSA gościło w Dniu Święta Kobiet pracownice różnych służb PLL LOT. Spotkanie odbyło się w miłej i serdecznej atmosferze. Toast na cześć naszych LOTowskich pań wzniósł reprezentant CSA, pan Emil Zachar.

Kwiaty dla małżonki czechosłowackiego reprezentanta — pani Zacharovej — wręcza przedstawicielka LOTu, Teresa Nieścieronek.



PARYSKIE NOWINKI

Sądząc z nadchodzących zgłoszeń i informacji, tegoroczny sezon turystyczny będzie rekordowym w przewozach pasażerskich na linii LOTu z Paryża do Warszawy. Między innymi przybędą z Francji do Polski wieloosobowe grupy młodzieży — różnego rodzaju specjalistów: inżynierów, pedagogów, agrotechników itp. W większości przypadków grupy te skorzystają z połączeń LOTu.

I tak oto polskimi samolotami przybędą z Francji do Polski grupy słuchaczy szkół i instytutów rolniczych, aby zapoznać się z problematyką polskiego rolnictwa i zwiedzić najciekawsze rejony turystyczne naszego kraju. Przylot pierwszych grup do Warszawy spodziewany jest już w kwietniu br.



Coraz więcej zgłoszeń napływa na organizowane przez paryskie placówki ORBISU i LOTu wycieczki do Polski, reklamowane jako „wakacje w siodle". Francuskie biuro podróży „Cheval Voyage", które przyjmuje zapisy, ma już prawie zamknięte listy pięćdziesięcioosobowych grup na lipiec i sierpień. Warto dodać, że francuscy amatorzy jazdy konnej spędzą dwa tygodnie w Białce i Białym Borze, dokąd udadzą się samolotami LOTu na trasie Paryż — Warszawa — Koszalin i z powrotem.

MOST POWIETRZNY

W dniu 1 kwietnia br. odbyła się oficjalna inauguracja mostu powietrznego, łączącego Grójec z Warszawą. Jak wiadomo bowiem, powiat grójecki jest najpoważniejszym dostawcą doskonałych gatunków truskawek, z których wiele wysyłamy co roku drogą lotniczą do obcych krajów. Ponieważ jednak owoce te są niezwykle kapryśne i łatwo się psują — uruchomienie mostu powietrznego pozwoli na utrzymanie tego soczystego towaru w jak najlepszej kondycji. W pełni sezonu truskawkowego kilka razy dziennie startować będzie z lotniska pod Grójcem samolot turbośmigłowy LOTu typu Ił-18, by po szybkiej podróży wylądować na lotnisku Okęcie. W drodze powrotnej do Grójca po owoce samoloty LOTu zabierać będą ochotniczo zgłaszających się amatorów powietrznych podróży. Przelot całkowicie bezpłatny, powrót autokarami PKS. Kandydatury prosimy kierować do dnia 10 kwietnia br. pod adresem Działu Reklamy PLL LOT, Warszawa, Grójecka 17. Realizacja w kolejności imiennych zgłoszeń.



NA ŚCIANIE WSCHODNIEJ W WARSZAWIE

Ostatnio uruchomiona została filia Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji PLL LOT. Mieści się ona w nowo oddanym do użytku wieżowcu Centrali Handlu Zagranicznego „Uniwersal" na Ścianie Wschodniej w Warszawie. Oficjalny adres placówki brzmi: Aleje Jerozolimskie 44, a telefon 27-13-66.

W obszernym wnętrzu mieszczą się trzy stanowiska rezerwacji zagranicznej oraz trzy kasy zagraniczne. W specjalnie wydzielonym stoisku można otrzymać wszelkie informacje na temat połączeń lotniczych w kraju i na całym świecie. Od sezonu letniego przybędą tu jeszcze dwie kasy dla ruchu krajowego.

Otwarcie nowej placówki LOTu spotkało się z zainteresowaniem zwłaszcza pracowników central handlu zagranicznego, którzy dużo podróżują po świecie. Doskonały punkt w samym centrum stolicy ułatwia wszystkim przeprowadzenie niezbędnych formalności, związanych z odlotem i uzyskaniem dalszych połączeń na obce linie — bez zbędnej straty czasu. Kierownikiem biura jest pan Kajetan Torosiewicz, z którym rozmowę zamieściliśmy w ostatnim numerze „LOT Nowin".

Na zdjęciach po prawej: Wnętrze nowo otwartej placówki LOTu na Ścianie Wschodniej w Warszawie. Niżej: Stoisko rezerwacji zagranicznej. Druga od lewej jedna z pierwszych klientek biura, pani Anna Swatowska z Centrali Handlu Zagranicznego „Stalexport". Za biurkiem dyżurna rezerwacji — p. Stefania Wojtecka.

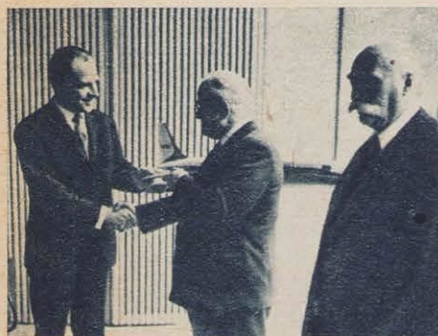




DYCZNE"



Wybitni lekarze-naukowcy w porcie lotniczym na Okęciu. Od lewej: dr Rene Fauvert, dr Paul Milliez oraz dr Robert Laplane.



W czasie konferencji prasowej pan Michel Poliakoff z warszawskiej placówki „Air France" wręczył nestorowi lotnictwa cywilnego, panu mgrowi inż. Antoniemu Mroczkowskiemu, duplikat straconego w czasie wojny dokumentu, uprawniającego do pełnienia funkcji pilota we Francusko-Rumuńskim Towarzystwie Lotniczym, którego samoloty latały m. in. na trasie Paryż-Praga-Warszawa. Dokument ten wydany został jeszcze w 1922 roku i odszukano go obecnie z inicjatywy „Air France" w archiwach lotniczych. Na zdjęciu od lewej: pan Michel Poliakoff, mgr inż. Antoni Mroczkowski oraz nestor polskiego lotnictwa, pan Władysław Szyszkowski.

Wdniach 7 i 8 marca br. odbyła się w Warszawie interesująca impreza pod nazwą „Dni Medyczne", zorganizowana przez „Air France" przy współudziale Polskiego Towarzystwa Lekarskiego i PLL LOT. Z tej okazji przybyli do Polski wybitni francuscy lekarze-naukowcy z doktorem Eugène Lafontaine, naczelnym lekarzem „Air France" na czele. Goście francuscy wygłosili w warszawskich ośrodkach medycznych szereg odczytów, zwiedzili kliniki i szpitale, zapoznając się z pracą najwybitniejszych polskich lekarzy.

Warto podkreślić, że „Dni Medyczne" były szóstą już z kolei doroczną imprezą „Air France" w naszym kraju. W latach poprzednich gościliśmy już (przy współudziale LOTu) francuską gastronomię, muzykę, sportowców, wystawę plakatu i znakomitego piosenkarza Philippe Clay.

ZNAKOMITA PIOSENKARKA

Naszą częstą pasażerką jest pani Anna German, znakomita piosenkarka, uczestniczka wielu festiwali piosenki. Życzymy Jej dalszych sukcesów artystycznych oraz miłych podróży samolotami LOTu.



O ZASZCZYTNY TYTUŁ

RUCH współzawodnictwa o tytuł „Brygady Pracy Socjalistycznej" rozwija się w PLL LOT już drugi rok i obejmuje swym zasięgiem niemal wszystkie działy produkcyjne naszego przedsiębiorstwa. W roku ubiegłym wzięły w nim udział 52 brygady. Złotą odznakę otrzymała brygada z oddziału startowego, kierowana przez Bogdana Trojanowskiego, a srebrne odznaki otrzymały brygady: Haliny Szostak i Józefa Mystkowskiego (oddział mechaniczny), Józefa Dworakowskiego (obsługa samolotów), Henryka Kudaja i Romana Latoszka (płatowcowy), Aleksego Kołakowskiego i Czesława Swędzikowskiego (silnikowy).

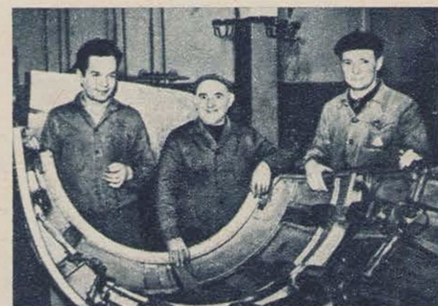
W roku bieżącym coraz więcej brygad zgłasza swój udział w walce o zaszczytny tytuł. Zarówno Rada Zakładowa jak i ZMS dokładają starań, aby propaganda tego wartościowego współzawodnictwa znalazła żywy i jak najszerszy oddźwięk wśród pracowników produkcyjnych LOTu. Nie chodzi tu o wyniki statystyczne ale o to, aby współzawodnictwo o tytuł BPS wpływało na jakość wykonywanej pracy, większą sumienność i dyscyplinę, stałe podnoszenie kwalifikacji — co w efekcie składa się na podniesienie ekonomicznych efektów działalności naszego przedsiębiorstwa.

Zajmujący się rozwojem współzawodnictwa o tytuł BPS przedstawiciel LOTowskiego ZMS — Krzysztof Jakubowski oraz Rady Zakładowej — Bogusław Piotrowski mają nadzieję, że wzorem roku ubiegłego do współzawodnictwa stanie większa część naszej załogi.

Na naszych zdjęciach prezentujemy brygady walczące o tytuł BPS. Wszystkie nazwiska wymieniamy w kolejności od lewej strony.



Oddział mechaniczny — tokarski. Halina Szostak, Irena Staciwa, Sabina Budna, Leokadia Morawska. Do brygady należy także nieobecna na zdjęciu Stefania Toporska.



Oddział płatowcowy — blacharnia. Franciszek Zykubek, Stanisław Dyjeciński, Jerzy Orłowski. Nieobecny: Stanisław Pawlak.



Oddział mechaniczny — ślusarnia. Leonard Kępkowicz, Józef Mystkowski, Józef Maur, Aleksander Lewczuk. W skład brygady wchodzą także: Stanisław Petrzyka i Tadeusz Mielczarek.



Oddział płatowcowy. Wacław Domaszewski, Franciszek Suwalski, Stefan Gąsiorowski.



Oddział energetyczny — elektrycy. Andrzej Kulesza, Józef Czernek, Bolesław Czarnecki.



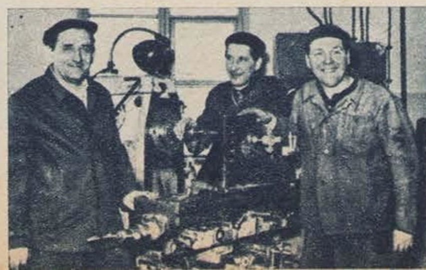
Oddział mechaniczny — stolarnia. Wiesław Kunicki, Antoni Kościukiewicz, Julian Młożniak.



Powyżej — Oddział płatowcowy. Henryk Kudaj, Bogdan Skwara, Bronisław Zając. Nieobecny: Waldemar Druś. Poniżej — Oddział Głównego Mechanika. Edmund Fraszewski, Antoni Bursa, Zygmunt Treksler.



Powyżej — Oddział płatowcowy. Stanisław Kiljański, Andrzej Łomnicki, Tomasz Latoszek. Nieobecny: Tadeusz Taras. Poniżej — Oddział obsługi startowej. Zdzisław Jarominiak, Jan Rębiewski, Bogdan Trojanowski, Tadeusz Bartniczak, Tadeusz Morawski.





TYDZIEŃ POLSKI W SZWECJI

W dniach od 13 do 20 lutego odbył się w Sztokholmie „Polski Tydzień", zorganizowany dla uczczenia 40-lecia Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Szwedzkiej. Bogaty program obejmował szereg interesujących wystaw, pokazów, imprez artystycznych, a w dwóch reprezentacyjnych restauracjach „Ambasador" i „Oesterport" rozgościła się polska kuchnia narodowa. W imprezach Tygodnia wzięła także czynny udział sztokholmska placówka LOTu. Nasze plakaty lotnicze zaprezentowane zostały na licznych wystawach — m. in. w domach towarowych Sztokholmu, restauracjach i biurach podróży „Nordisk" i „Nyman and Schultz, SJ". Popularnością cieszyły się także LOTowskie materiały reklamowe, a zwłaszcza nasz „LOT Magazyn". W prasie sztokholmskiej ukazały się liczne artykuły i ogłoszenia o Locie. Duże powodzenie zdobył sobie konkurs pod hasłem „Zgadnij i wygraj". Wśród pięciu pytań dwa dotyczyły tematyki LOTu (Ile razy w tygodniu kursuje LOT na trasie Sztokholm — Warszawa — Sztokholm? Z iloma miastami w Europie utrzymuje LOT stałą komunikację lotniczą?), dodatkowe zadanie polegało na ułożeniu odpowiedzi na pytanie przy użyciu najwyżej piętnastu słów: Dlaczego PLL LOT zwiększyły tak szybko liczbę swych pasażerów? Ogółem rozdano pięć tysięcy kuponów konkursowych, otrzymano 2 110, w tym 400 bezbłędnych. Pierwszą nagrodę — bezpłatny przelot samolotami LOTu do Warszawy i z powrotem dla dwóch osób, zdobył szwedzki dziennikarz, pan Bruno Mylén.

Jak donosi nam sztokholmski reprezentant LOTu — Zbigniew Nawrot — „Tydzień Polski" przyczynił się do gwałtownego wzrostu zainteresowania naszym krajem.

Jak ten czas leci! Nawet się nie spostrzegliśmy, że poprzedni, marcowy numer „LOT Nowin" był już pięćdziesiątym z kolei. Ponad cztery lata gościmy co miesiąc na łamach „Skrzydlatej Polski", niosąc Wam informacje o działalności Polskich Linii Lotniczych LOT. Z okazji tego skromnego jubileuszu serdecznie dziękujemy naszym Czytelnikom za uwagę, a Redakcji „Skrzydlatej Polski" za współpracę. Aby tym razem nie przegapić już setnego numeru, a także pięciolecia „LOT Nowin" (styczeń 1967) — wracamy do dawnej, kolejnej numeracji naszych comiesięcznych wydań.

NOWY NUMER LOT MAGAZYNU

Ostatnio ukazał się nowy numer (osiemnasty z kolei) „LOT Magazynu", przeglądu nowości PLL LOT, wydawanego w językach: angielskim, rosyjskim, francuskim, niemieckim i polskim. Na treść numeru składają się między innymi: kronika LOTu, artykuł o naszych pilotach, o nowoczesnych urządzeniach technicznych na lotnisku Okęcie, podróżach LOTem do Aten, lotniczy słowniczek ratunkowy, sylwetka twórcy lotowskiego żurawia — Tadeusza Gronowskiego. Na część zachęcającą do odwiedzenia drogą lotniczą Polski składają się artykuły o Wrocławiu, polowaniach, o poznańskim zabytkowym ratuszu i o Wilanowie. Baedeker Polski oraz kuchnia polska uzupełniają numer.



PIERWSZE WYCIECZKI



Coraz większą popularnością cieszą się zagraniczne wycieczki turystyczne i wypoczynkowe, odbywane zimą i wczesną wiosną. Ceny za uczestnictwo są wtedy obniżone, a każda pora roku ma w krajach południowej Europy swój specyficzny urok. Na zdjęciu: uczestnicy jednej z pierwszych w tym roku wycieczek na południe wchodzą na pokład Iła-18.

NOTATNIK LOTU

W marcowym rozkładzie lotów portu Frankfurt „Rhein-Main" ukazała się obszerna notatka, poświęcona LOTowskiemu połączeniu Warszawa — Frankfurt nad Menem. Między innymi czytamy tu, że od 17 lutego br. wprowadzono trzecie, stałe, cotygodniowe połączenie. Tak więc samoloty PLL LOT kursują obecnie z Polski do NRF we wtorki, czwartki i niedziele.

★

W Warszawie rozpoczęło pracę oficjalne przedstawicielstwo Greckich Linii Lotniczych „Olympic Airways". Samoloty tego towarzystwa nie docierają jeszcze do Warszawy, posiadają jednak liczne połączenia z miastami, do których dolatują samoloty PLL LOT. Uruchomienie przedstawicielstwa świadczy również o tym, że Warszawa staje się coraz poważniejszym węzłem komunikacyjnym na mapie lotniczych połączeń świata.

★

Z okazji Święta Kobiet Prezydium Stołecznej Rady Narodowej przesłało drogą lotniczą kwiaty dla mieszkanek Moskwy. Starannie opakowane goździki załadowane zostały na pokład LOTowskiego Iła-18 i po kilku godzinach znalazły się — świeże i pachnące — w Moskwie.

★

Specjalnym samolotem LOTu powrócił ze Sztokholmu do Poznania znakomity chór chłopięco-męski „Poznańskie Słowiki", który podczas swego tournee dał osiem koncertów w Szwecji i jeden w Danii. „Słowiki" chwaliły sobie szybką i niemęczącą podróż na pokładzie polskiego samolotu.

★

W czasie swego ostatniego pobytu w Polsce słynna artystka Marlena Dietrich korzystała z krajowych połączeń LOTu na trasie z Warszawy do Gdańska oraz do Wrocławia.

★

Tygodnik Czechosłowackich Linii Lotniczych „Vzlet" zamieścił ostatnio notatkę, w której przypomina, że przed dwudziestu laty podpisana została między Polską i Czechosłowacją pierwsza powojenna umowa o komunikacji lotniczej. Była ona zawarta na lat pięć, a następnie przedłużana i. uzupełniana. Dziś Warszawę i Pragę łączą codzienne rejsy samolotów CSA i LOTu.



Częstym pasażerem na liniach LOTu jest pan STEFAN SOSNOWSKI, dyrektor Biura Usług Turystycznych ZHP. Z zawodu i zamiłowania ekonomista turystyki, jej właśnie poświęca wiele uwagi i energii.

— Od dawna interesuję się również turystyką lotniczą — mówi pan Stefan Sosnowski. — Nim jednak przejdę do tego tematu, może kilka słów na temat kierowanego przeze mnie Biura. Oto m. in. prowadzę tam hotel turystyczny „Druh" (305 miejsc), mieszczący się przy ul. Niemcewicza 17 w Warszawie. Częstymi naszymi gośćmi są turyści zagraniczni. W roku ubiegłym przyjęliśmy ich 7 896 z 29 krajów, najwięcej z ZSRR i Francji, a także z Algierii, Kenii, Ghany, Sudanu, Maroka, Syrii, Libanu, Indonezji, Kanady i USA. Większość z nich przybywa do Polski samolotami i to głównie naszego LOTu. Chwalą sobie szybką i wygodną podróż, niektórzy już na pierwsze śniadanie proszą o szynkę i to taką, jaką jedli na pokładzie polskiego samolotu. Jesteśmy zresztą od dawna zagorzałymi patriotami LOTu, pomagamy naszym gościom w rezerwacji miejsc, informujemy ich o krajowych i zagranicznych liniach, a prawdziwą ozdobą naszego hotelu są LOTowskie plakaty.

— A czy Pan lubi latać?

— Bardzo. To znakomita okazja do obserwacji, do poznawania kraju z lotu ptaka. Wszystko ma inne wymiary, krajobraz jest bardziej rozległy, urozmaicony. I tu chyba tkwi pewien urok lotniczej turystyki, możność odkrycia innych, niecodziennie widzianych uroków ziemi. Ale to czysto osobiste wrażenie. Myślę, że sens lotniczej turystyki polega przede wszystkim na szybkości i wygodzie podróży. Współczesny człowiek coraz bardziej szanuje czas, nie ma go za wiele, chciałby poznać przy tym jak najwięcej. Tylko samolot może to umożliwić. Jadąc pociągiem więcej się widzi — to prawda, ale długa i męcząca podróż może zniechęcić do oglądania krajobrazów największego zapaleńca. Ot, leciałem kiedyś z Warszawy do Sofii. Wspaniałe widoki, zwłaszcza nad Bałkanami, a po kilku godzinach byliśmy na miejscu. Zadowoleni i wypoczęci.

Wielu naszych zagranicznych gości przyjeżdża z reguły na krótki okres. Chcą jednak zobaczyć jak najwięcej. Pociągi w Polsce na niektórych szlakach kursują bardzo szybko, niemniej jednak tylko samolot może zapewnić najłatwiejszy dojazd do Krakowa, Gdańska, Wrocławia i innych miast. Doradzamy więc spieszącym się turystom, aby korzystali z połączeń LOTu. Sam wielokrotnie planowałem takie krótkie wyprawy. Rano przelot do Krakowa, zwiedzanie miasta, potem przeskok do Gdańska, nocleg, następnego dnia podróż do Wrocławia i również samolotem powrót do Warszawy. Być może, to co mówię nie spodoba się zwolennikom klasycznej turystyki — pieszo, z plecakiem na grzbiecie. Chyba każdy z nas woli wędrówkę zielonym lasem niż szybkie przeskoki z miasta do miasta. Nie zawsze jednak jest na to czas, brak go zwłaszcza naszym zagranicznym gościom. Jest zresztą coś szczególnego w tym, że w ciągu kilku dni można — korzystając z komunikacji lotniczej — poznać najciekawsze zabytki kraju.



— Czy ma Pan jakieś konkretne propozycje dla rozwoju lotniczej turystyki?

— Przydałoby się wprowadzenie zniżek dla grup młodzieżowych, zwiedzających Polskę. Aż przykro patrzeć jak się męczy szkolna dziatwa, podróżując nocnymi pociągami. Przelot samolotem wykluczałby zmęczenie — zmorę wszystkich wycieczek — poza tym młodzież miałaby znakomitą okazję do zapoznania się z lotniskiem, samolotem, powietrzną podróżą, do przeżycia znakomitej przygody. Warto przecież pamiętać, że wśród niej właśnie kryją się przyszli pasażerowie LOTu.

Na zakończenie jeszcze kilka słów na temat wydawnictw reklamowych LOTu. Od lat zbieram nalepki lotnicze i hotelowe, mam ich 5 500 sztuk. Muszę przyznać, że LOTowskie są bardzo ładne. Życzę też LOTowi nowych, dalekich linii i nowoczesnego sprzętu, choć prawdę mówiąc, szybkim samolotem leci się wysoko i ziemi nie widać...

Zdjęcia: M. Kobrzyński (26) i arch. (3)

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 14 (769) z dnia 3 kwietnia 1966 r. „Skrzydlatej Polski".